



**HOFFMANN
LEICHTER**
Ingenieurgesellschaft

Verkehrsplanung | Straßentwurf | Straßenverkehrstechnik | Immissionsschutz | Projektsteuerung

Verkehrsuntersuchung

für die Baumschulenstraße und angrenzende Bereiche
in Berlin Treptow-Köpenick



IMPRESSUM

Titel..... **Verkehrsuntersuchung**
für die Baumschulenstraße und angrenzende Bereiche in Berlin Treptow-Köpenick

Auftraggeber..... **Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin**
Stadtentwicklungsamt
Alt-Köpenick 21
12555 Berlin

Bearbeitung..... **HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH**
Freiheit 6
13597 Berlin

www.hoffmann-leichter.de

..... **GP Planwerk GmbH**
Uhlandstraße 97
10715 Berlin

<https://www.gruppeplanwerk.de/>

Projektteam..... HOFMANN-LEICHTER:

..... Marian Knapschinsky (Projektleiterin)
Maximilian Schwarzer

GRUPPE PLANWERK:

..... Annette Hartfiel (Projektleiterin)
Ronja Krämer

Ort | Datum..... Berlin | 23. Mai 2025



zertifiziert durch
TÜV Rheinland
Certipedia-ID 0000021410
www.certipedia.de

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einführung.....	1
1.1	Anlass und Aufgabenstellung.....	1
1.1	Zielbestimmung.....	2
1.2	Zu berücksichtigende Planungen im Umfeld.....	2
1.3	Methodik.....	3
2	Bestands- und Konfliktanalyse.....	8
2.1	Städtebaulich-freiräumliche Einordnung.....	8
2.1.1	Lage, Charakteristika und Zielorte des erweiterten Untersuchungsgebiets.....	8
2.1.2	Fokusbereich Baumschulenstraße.....	11
2.2	Verkehrsinfrastruktur des Umweltverbunds.....	15
2.2.1	Erschließung im Fußverkehr.....	15
2.2.2	Erschließung im Radverkehr.....	21
2.2.3	Erschließung im öffentlichen Personennahverkehr.....	25
2.2.4	Erschließung durch den Kraftfahrzeugverkehr.....	26
2.3	Verkehrsanalyse: Erhebung und Leistungsfähigkeitsermittlung.....	29
2.3.1	Verkehrserhebung.....	29
2.3.2	Werktägliches Kfz-Aufkommen.....	29
2.3.3	Verkehrsmengenentwicklung 2014 - 2023.....	30
2.3.4	Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden - Fuß- und Radverkehr.....	31
2.3.5	Leistungsfähigkeitsuntersuchung der Spitzenstunden im Bestandsfall.....	32
2.3.6	Parkraumerhebung.....	34
2.4	Unfallanalyse.....	43
2.5	Klima, Lärm- und Schadstoffemissionen.....	46
2.6	Problemlagen, Herausforderungen, Chancen.....	51
3	Konzeptentwicklung.....	55
3.1	Maßnahmenvorschläge der Anwohner:innen/Initiativen.....	55
3.2	Leitbildentwicklung.....	56
3.3	Maßnahmen für das erweiterte Untersuchungsgebiet.....	57
3.3.1	Maßnahmen Fuß- und Radverkehr.....	58
3.3.2	Maßnahmen Schulwegsicherheit.....	61
3.3.3	Maßnahmen Kfz-Verkehr.....	63
3.3.4	Maßnahmen Klimaanpassung.....	66
3.4	Umsetzungskonzept.....	69
3.4.1	Zeitlicher Realisierungshorizont der Maßnahmenvorschläge.....	69
3.4.2	»Sofort-Programm«.....	69
3.5	Neugestaltung der Baumschulenstraße.....	70
3.5.1	Entwicklungskonzeption Baumschulenstraße nach Themenfeldern.....	71
3.6	Variantenentwicklung.....	80

3.6.1	Variante 1 - »Veränderte Bordlage«.....	81
3.6.2	Variante 2 - »Oberstreifen«.....	82
3.6.3	Variante 3 - »Multifunktionsstreifen«.....	85
3.6.4	Variantenbewertung: Konfliktanalyse.....	86
3.7	Vorzugsvariante.....	86
3.7.1	Neuordnung des Straßenraums.....	86
3.7.2	Abschnitte mit besonderer verkehrlicher / funktionaler Bedeutung.....	89
3.8	Oberflächengestaltung, Entwässerung, Ausstattung.....	98
3.9	Leistungsfähigkeitsuntersuchung des Planfalls.....	100
3.10	Wesentliche Hinweise und Prüfaufträge aus dem Abstimmungsprozess.....	103
4	Zusammenfassung und Gesamtfazit.....	108

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1-1	Erweiterter und näherer Untersuchungsbereich.....	5
Abbildung 2-2	Typische Zeilenbebauung mit Sammelanlage entlang der Kiefholzstraße.....	9
Abbildung 2-3	Quellen und Ziele im erweiterten Untersuchungsgebiet mit Wegenetz.....	10
Abbildung 2-4	Impression Geschäftsstraße in Höhe Baumschulenstraße 85 Blickrichtung Nordost.....	12
Abbildung 2-5	Nutzungsstruktur entlang der Baumschulenstraße und in angrenzenden Bereichen.....	13
Abbildung 2-6	Städtebauliche und freiräumliche Einordnung Fokusbereich Baumschulenstraße.....	14
Abbildung 2-7	Barrierefreiheit Qualität Fußverkehr: Gehwegbreiten.....	16
Abbildung 2-8	Barrierefreiheit Qualität Fußverkehr: Kreuzungen und Querungsmöglichkeiten.....	18
Abbildung 2-9	Aufgesetztes Parken vor Spielplatz in der Mörikestraße.....	19
Abbildung 2-10	Engstellen durch unterdimensionierte Gehwege und Baumscheiben in der Scheiblerstraße.....	19
Abbildung 2-11	Fehlende Querungsmöglichkeit aufgrund durchgängigem Längsparken in der Frauenlobstraße.....	20
Abbildung 2-12	Geh- und Radweg mit Auslage, Parken und Liefern in der Baumschulenstraße.....	21
Abbildung 2-13	Ausschnitt Radverkehrsnetz innerhalb des Untersuchungsgebiets.....	22
Abbildung 2-14	Radverkehrsanlagen innerhalb des Untersuchungsgebiets.....	23
Abbildung 2-15	Überdachte Radbügel nordwestlich des S-Baumschulenweg.....	24
Abbildung 2-16	Ungesichert abgestellte Fahrräder vor dem S-Bahnhof Baumschulenweg.....	24
Abbildung 2-17	Erschließungsradien der umliegenden ÖPNV-Haltestellen.....	25
Abbildung 2-18	Übergeordnetes Straßennetz Bestand 2023.....	27
Abbildung 2-19	Übergeordnetes Straßennetz Planung 2030.....	28
Abbildung 2-20	DTV _w Bestand 2017-2020.....	30
Abbildung 2-21	Verkehrsmengenentwicklung 2014 - 2023.....	31
Abbildung 2-22	Fuß- und Radverkehrsaufkommen September 2023 Spitzenstunde am Nachmittag.....	32
Abbildung 2-23	HBS-Bewertung Analyse-Nullfall Frühspitze.....	33
Abbildung 2-24	HBS-Bewertung Analyse-Nullfall Frühspitze.....	33
Abbildung 2-25	Stellplatzkapazitäten im näheren Untersuchungsgebiet Baumschulenstraße.....	35
Abbildung 2-26	Parkraumauslastung des Untersuchungsgebiets Donnerstag, 11:00 Uhr.....	36
Abbildung 2-27	Parkraumauslastung des Untersuchungsgebiets Dienstag, 20:30 Uhr.....	37
Abbildung 2-28	Erhebungsrouten zur Ermittlung des Umschlagsgrads.....	39
Abbildung 2-29	Ermittlung der Nutzergruppen, Donnerstag.....	40
Abbildung 2-30	Ermittlung der Nutzergruppen, Samstag.....	41
Abbildung 2-31	Parken in zweiter Reihe durch Wirtschaftsverkehr.....	42
Abbildung 2-32	Unfallfälle und Unfallhäufungsstellen 2022 - 2022 im nördlichen LZQ-Gebiet Gesamt.....	43
Abbildung 2-33	Unfallfälle und Unfallhäufungsstellen 2022 - 2022 im nördlichen LZQ-Gebiet Fuß und Rad.....	44
Abbildung 2-34	Unfallfälle und Unfallhäufungsstellen 2022 - 2022 im nördlichen LZQ-Gebiet Gesamt.....	45
Abbildung 2-35	Unfallfälle und Unfallhäufungsstellen 2022 - 2022 im nördlichen LZQ-Gebiet Fuß und Rad.....	46
Abbildung 2-36	Thermische Situation.....	47
Abbildung 2-37	Luftbelastung.....	48

Abbildung 2-38	Lärmbelastung 06:00 – 22:00 Uhr.....	49
Abbildung 2-39	Lärmbelastung 22:00 – 06:00 Uhr.....	50
Abbildung 2-40	Konfliktplan LZQ-Gebiet.....	52
Abbildung 2-41	Konfliktplan Baumschulenstraße.....	54
Abbildung 3-1	Leitbilder Baumschulenstraße.....	57
Abbildung 3-2	Maßnahmenkarte Fuß- und Radverkehr.....	58
Abbildung 3-3	Maßnahmenkarte Schulwegsicherheit.....	62
Abbildung 3-4	Maßnahmenkarte Verkehrsführung Kfz-Verkehr.....	64
Abbildung 3-5	Bauliche und organisatorische Maßnahmenkarte Kfz-Verkehr.....	65
Abbildung 3-6	Maßnahmenkarte Klima.....	68
Abbildung 3-7	Funktionsbereiche.....	71
Abbildung 3-8	Stärkung des Fußverkehrs/ Querungsbeziehungen.....	73
Abbildung 3-9	Sichere Führung des Radverkehrs/ Anknüpfung an bestehendes Radwegenetz.....	75
Abbildung 3-10	Attraktives Angebot an Fahrradstellplätzen.....	75
Abbildung 3-11	Lieferrund und Anwohnerparken ermöglichen.....	76
Abbildung 3-12	Förderung ÖPNV und Intermodalität.....	77
Abbildung 3-13	Aufwertung grüner Infrastruktur und Aufenthaltsqualität.....	78
Abbildung 3-14	Geschwindigkeitsreduzierung Kfz-Verkehr.....	79
Abbildung 3-15	Variante veränderte Bordlage.....	81
Abbildung 3-16	Variante »Oberstreifen«.....	83
Abbildung 3-17	Variante »Multifunktionsstreifen«.....	85
Abbildung 3-18	Regelquerschnitt Neuaufteilung des Straßenraums.....	87
Abbildung 3-19	Quartierszentrum.....	90
Abbildung 3-20	Funktionsbereich »Wohnen« inkl. Knoten Südostallee.....	91
Abbildung 3-21	QS Funktionsbereich »Wohnen« inkl. Knoten Südostallee.....	93
Abbildung 3-22	Funktionsbereich Geschäftsstraße.....	94
Abbildung 3-23	QS Funktionsbereich Geschäftsstraße.....	95
Abbildung 3-24	Knoten Köpenicker Landstraße.....	96
Abbildung 3-25	QS Knoten Köpenicker Landstraße.....	97
Abbildung 3-26	QS Tiefbeet.....	99
Abbildung 3-27	HBS-Bewertung Analyse-Planfall Frühspitze.....	101
Abbildung 3-28	HBS-Bewertung Analyse-Planfall Spätspitze.....	101

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 2-1	Parkraumauslastung der öffentl. zugänglichen Parkstände im Umfeld der Baumschulenstraße.....	38
-------------	--	----

1 Einführung

1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Eine umweltfreundliche verkehrliche Quartiersentwicklung mit dem Ziel einer Verbesserung von Lebens- und Wohnqualität sowie einem verantwortungsvollem Umgang mit den Herausforderungen des Klimaschutzes ist ein zentrales städtebauliches Thema. Das Städtebauförderungsprogramm "Lebendige Zentren und Quartiere" (LZQ) der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen unterstützt dabei seit 2019 ausgewählte Entwicklungsgebiete, um die Anpassung, Revitalisierung, Stärkung und den Erhalt von Quartieren und Zentren zu stärken¹.

Mit Beschluss des Senats im Juni 2019 wurden die beiden Ortsteile Plänterwald und Baumschulenweg im Bezirk Treptow-Köpenick als Fördergebiet "Baumschulenstraße - Köpenicker Landstraße" in das Programm aufgenommen und bis 2021 ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) als Grundlage und Voraussetzung für die Gewährung von Fördermitteln erarbeitet². Darin wurde unter anderem eine grundlegende Betrachtung der verkehrlichen Situation innerhalb des Fördergebiets vorgenommen und infolgedessen der Bereich der Baumschulenstraße zwischen den Knotenpunkten Sonnenallee / Südostallee und der Köpenicker Landstraße sowie das angrenzende Umfeld als Schwerpunktbereich ermittelt. Neben einer hohen Kfz-Belastung durch ortsfremden Durchgangs- und insbesondere Schwerlastverkehr kommt es hier durch die momentane Straßenraumgestaltung und die vielfältigen Nutzungsansprüche entlang der örtlichen Hauptgeschäftsstraße einerseits zu Konflikten zwischen den Verkehrsarten als auch zu einer verminderten Aufenthaltsqualität, welche einem lebenswerten Quartierszentrum nicht gerecht wird.

Vor diesem Hintergrund hat der Bezirk Treptow-Köpenick als Schlüsselmaßnahme des ISEK nun die Erarbeitung einer weiterführenden Verkehrsuntersuchung für die Baumschulenstraße und angrenzende Bereiche beauftragt. Mittels eines grundhaften Umbaus der Baumschulenstraße sowie weiteren baulichen und verkehrslenkenden Maßnahmen innerhalb des Ortsteils Baumschulenweg und des angrenzenden Ortsteils Plänterwald, die unter Beteiligung von Anwohnenden, Initiativen und anderen lokalen Akteur:innen zu erarbeiten sind, sollen bestehende Konflikte reduziert und die Lebensqualität gestärkt werden. Übergeordnete Aufgabe ist die Erarbeitung eines kurz- bis mittelfristig realisierbaren verkehrlichen Gesamtkonzeptes unter Berücksichtigung der verkehrlichen Rahmenbedingungen und sich zukünftig verändernder Nutzungsansprüche.

¹ SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG, BAUEN UND WOHNEN: Lebendige Zentren und Quartiere | URL: <https://www.berlin.de/sen/stadtentwicklung/quartiersentwicklung/staedtebauforderung/lebendige-zentren-und-quartiere/>, letzter Zugriff am 13.11.2024

² BEZIRKSAMT TREPTOW-KÖPENICK VON BERLIN (AUFTRAGGEBER): Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) für das Fördergebiet Baumschulenstraße - Köpenicker Landstraße im Bezirk Treptow-Köpenick | Berlin, August 2021

1.1 Zielbestimmung

Übergeordnetes Ziel der Verkehrsuntersuchung ist es, für die Baumschulenstraße im Speziellen aber auch für das erweiterte Untersuchungsgebiet Maßnahmen zur Beruhigung des motorisierten Verkehrs sowie zur Förderung des Verkehrs des Umweltverbands und dabei insbesondere der aktiven Mobilität (Fuß- und Radverkehr) zu liefern. Zusätzlich soll die Identifikation mit dem Stadtteilzentrum unter dem Leitbild gestärkt werden, die Baumschulenstraße zu einer attraktiven und lebendigen Quartiers- und Geschäftsachse zu entwickeln und dabei Raum für sichere und nachhaltige Mobilität zu bieten.

1.2 Zu berücksichtigende Planungen im Umfeld

Im Rahmen der Gesamtmaßnahme zum Umbau der Baumschulenstraße sind verschiedene Vorhabenträger mit den aufgeführten Planungen und Konzepten im Umfeld des Untersuchungsgebiets zu berücksichtigen:

Süd-Ost-Verbindung

Mit der Süd-Ost-Verbindung (SOV) besteht seitens der Berliner Senatsverwaltungen die Intention, Ortsteile des Berliner Ostens wie Karlshorst und Friedrichsfelde sowie die beiden Ortsteile Nieder- und Oberschöneweide mit der westlich verlaufenden Autobahn A 113 zu verbinden³. Als erster Bauabschnitt wurde dazu im Jahr 2017 die Minna-Todenhagen-Brücke eröffnet, welche von der Rummelsburger Landstraße über die Spree zum nun bestehenden Anschlussknoten Köpenicker Landstraße / Schnellerstraße führt. Der als »Verkehrslösung Baumschulenweg« bezeichnete zweite Bauabschnitt sieht die daran anschließende Streckenführung süd-östlich des parallel verlaufenden Britzer Zweigkanals vor, bevor der dritte Abschnitt (»Verkehrslösung Späthsfelde«) im weiteren Verlauf an die Anschlussstelle Späthstraße der A 113 anschließt. Aufgrund bestehender Bedenken gegen den Bau der vierstreifigen (zum jetzigen Stand der Planungen) Hauptverkehrsstraße und der damit einhergehenden Gebietsentwicklung als auch der Notwendigkeit, eine bestehende Hochspannungstrasse zu verlegen, ruhen die Planungen seit Errichtung des ersten Bauabschnitts. Der Anschluss zur A 113 wird daher von der Minna-Todenhagen-Brücke kommend momentan über die Verbindung Rixdorfer Straße – Südostallee – Späthstraße ausgewiesen.

Mit der Fertigstellung der Brücke 2017 führen die neu entstandenen Verkehrsströme zwischen dem Berliner Osten und der A 113 zu unerwünschtem Durchgangsverkehr in der Baumschulenstraße, da die ausgewiesene Verbindung (Zubringerroute) über die Rixdorfer Straße zu keinem spürbaren Zeitgewinn führt. Weil ein Umsetzungshorizont für die Fertigstellung der SOV nicht absehbar ist, wird mit dieser Untersuchung der Fokus auf den Umgang mit dem die Baumschulenstraße

³ SENATSWERWALTUNG FÜR UMWELT, VERKEHR UND KLIMASCHUTZ (SENUVK, HRSG.): Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030, Anhang 2, S.29 | Berlin, März 2021,

umgebenden Straßennetz gelegt, indem die übergeordneten Verkehrsachsen gestärkt und die Nebenstraßen entlastet werden sollen (siehe Kapitel 3.9).

Straßenbahnverlängerung von Schöneweide zum Potsdamer Platz

Als eine Maßnahme des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr Berlin 2030 (StEP MoVe) ist die Errichtung einer Straßenbahnstrecke zwischen den Bahnhöfen Potsdamer Platz und Schöneweide entlang hochbelasteter Buslinien vorgesehen, deren genaue Trassenführung im Zuge der laufenden Grundlagenuntersuchung bis Ende 2026 ermittelt wird. Als Teil der potenziellen Trasse ist in der Umgestaltung des Straßenraumes folglich eine mögliche Straßenbahnführung in der Baumschulenstraße zu berücksichtigen.

Freiraum- und Standortkonzept für das Quartierszentrum Baumschulenstraße

Auf Grundlage der identifizierten Schlüsselmaßnahmen des ISEK wurden in den Jahren 2023 und 2024 weitere Untersuchungen für die Stabilisierung und Weiterentwicklung des Fördergebiets in den Bereichen Wirtschaft sowie Grün- und Freiflächen erarbeitet. Während die »Freiraumachse Quartierszentrum Baumschulenweg«⁴ für das gemeinschaftliche Zentrum der beiden Ortsteile eine Qualifizierung der grünen Strukturen zur Stärkung von Naherholungsmöglichkeiten zum Ziel hatte, stand für das Standortkonzept Baumschulenstraße⁵ die Weiterentwicklung der Hauptgeschäftsstraße unter Beachtung benötigter Lieferverkehrsflächen sowie die Förderung der Aufenthaltsqualität im Fokus. Aufgrund der Vielzahl an überschneidenden Themengebieten wurden die Erkenntnisse und erarbeiteten Maßnahmen der beiden Konzepte in die Verkehrsuntersuchung integriert.

1.3 Methodik

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung verbindet Inhalte »klassischer« Verkehrsuntersuchungen mit denen von Mobilitätskonzepten. Dabei gilt es zunächst im Sinne einer Grundlagenermittlung die Bestandssituation mit verschiedenen Methoden zu analysieren und die verkehrlichen Rahmenbedingungen des Untersuchungsgebiets aufzuzeigen. Mobilitätskonzepte sollen dazu dienen, die Mobilitätsbedürfnisse und das Verkehrsverhalten der Nutzenden auf Angebots- und Nachfrageseite zu beeinflussen. Sie sind somit Instrumente der integrierten Verkehrsplanung und enthalten neben der Infrastrukturplanung und dem Verkehrsmanagement auch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements. Dabei kann Mobilitätsmanagement sowohl auf übergeordneter, kommunaler bzw. Quartiers-Ebene als auch der operativen, zielgruppenspezifischen Ebene (für Wohngebiete, Gewerbegebiete, Schulen etc.) zum Einsatz kommen.

⁴ SWUP GmbH: Freiraumachse Quartierszentrum Baumschulenweg | Berlin, März 2024

⁵ CIMA Beratung + Management GmbH: Strategisches Standortkonzept Einzelhandel für das Ortsteilzentrum Baumschulenstraße | Berlin, 2023

In einem Mobilitätskonzept greifen diverse Maßnahmen als eine Art »Baukastenprinzip« ineinander und ergänzen sich. In der allgemeinen Verkehrs- und Stadtplanung hat das Mobilitätskonzept das Ziel, ein multimodales Erschließungskonzept für im Allgemeinen große bzw. großräumige Vorhaben zu entwickeln. Darin spielen auch alternative Verkehrsmittel und ÖPNV-Szenarien, multimodale Verknüpfungspunkte im Quartier und im Umfeld sowie progressive Betriebskonzepte eine Rolle. Die Zielstellung umfasst also die Prüfung und Erarbeitung eines weiten Spektrums an infrastrukturellen und betrieblichen Maßnahmen, die sowohl im Umfeld als auch im Plangebiet umgesetzt werden sollen.

Ein solches Mobilitätskonzept unterliegt keinem festgelegten Verfahren und ist daher als ein erster Schritt zu verstehen, um gemeinsam mit den Betroffenen und Akteur:innen vor Ort Art und Umfang erster Maßnahmen auf dem Weg zur Verkehrswende auszuloten und festzuhalten. Hierfür wird an dieser Stelle auf bewährte Methodiken von verkehrstechnischen Untersuchungen und Wirkungsanalysen zurückgegriffen.

Der Untersuchungsbereich teilt sich gemäß der Aufgabenstellung in zwei Räume auf. Dazu gehört einerseits das gesamte Fördergebiet, welches die beiden Ortsteile Baumschulenweg und Plänterwald umfasst. Zusätzlich wird auf das nähere Umfeld der Baumschulenstraße als örtliches Quartierszentrum ein Fokus gesetzt. Die folgende Abbildung 1-1 stellt die beiden Untersuchungsräume dar.

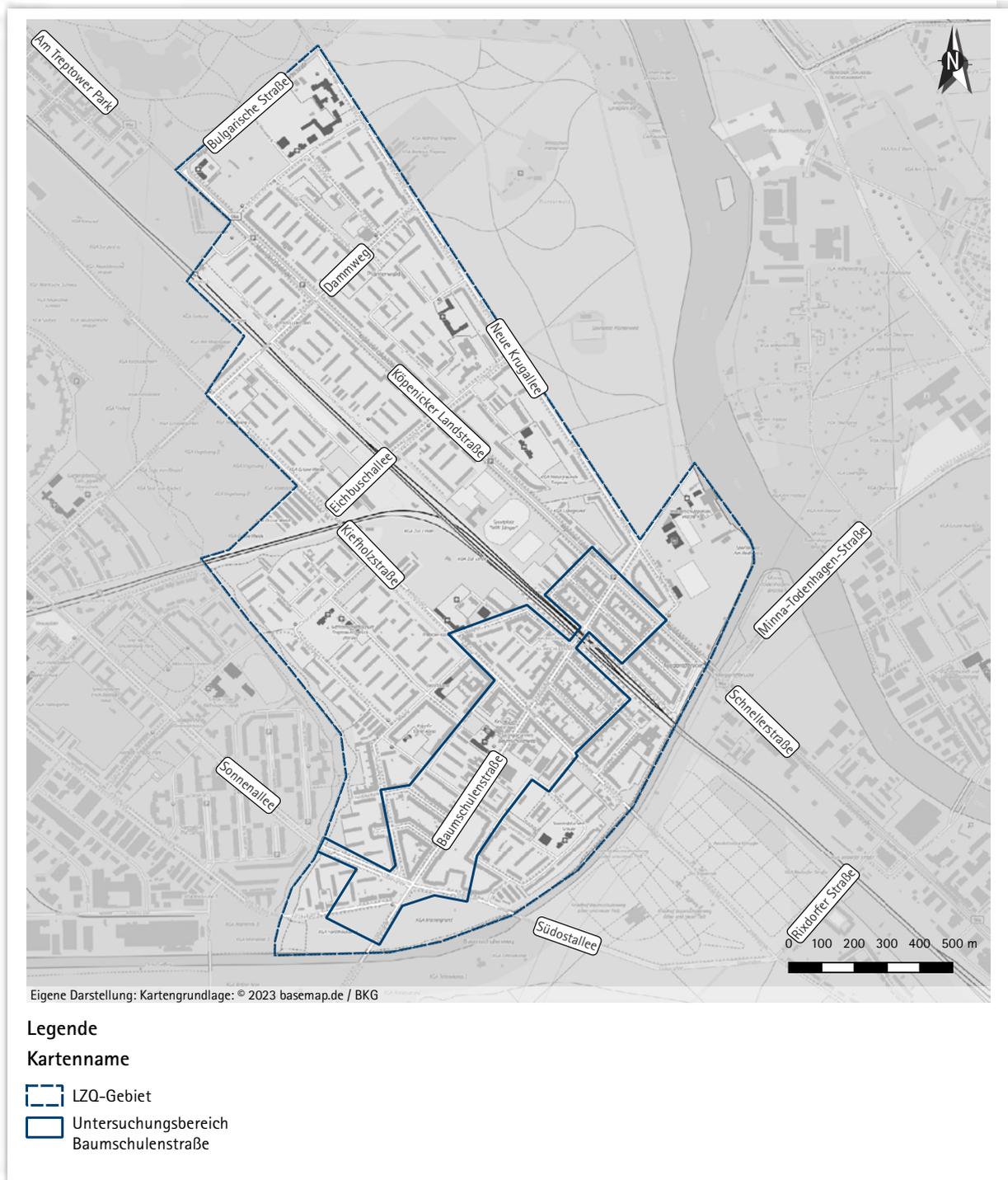


Abbildung 1-1 Erweiterter und näherer Untersuchungsbereich

Die Erstellung der Untersuchung gliedert sich in die folgenden aufeinander aufbauenden Bearbeitungsschritte, wobei die Bestands- und Konfliktanalyse sowie die Maßnahmenentwicklung und die Öffentlichkeitsbeteiligung eng miteinander verknüpft sind.

1) Bestands- und Konfliktanalyse

Zunächst erfolgen die Grundlagenermittlung und eine umfassende Bestandsanalyse mit Ortsbegehungen, Verkehrsbeobachtungen, Verkehrszählungen und der Auswertung von bestehenden Daten und Konzepten.

Ziel ist es, die wesentlichen Problembereiche und Handlungserfordernisse im Sinne einer Konfliktanalyse zu identifizieren, um darauf aufbauend entsprechende Maßnahmenvorschläge zu erarbeiten. Hierfür sind das Kennen z. B. der Bevölkerungs- und Nutzungsstruktur, der Verkehrsmengen, der Unfalldaten, der Wegewahl, der Park- und Aufstellvorgänge sowie der potenziellen Konfliktsituationen von besonderer Relevanz (siehe Kapitel 2).

2) Ziel- und Leitbildentwicklung

Im Anschluss an die Bestandsanalyse erfolgt auf Grundlage der Zielstellung gemäß Kapitel 1.1 die Entwicklung und Darstellung von Leitbildern, die in Kapitel 3.2 genauer erläutert werden und Grundlage für die Maßnahmenkonzeption bilden.

2) Maßnahmenkonzept und Variantenerarbeitung

Im Anschluss erfolgt die Erstellung eines Maßnahmenkonzepts. Es werden (ineinandergreifende) kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen für alle Verkehrsarten für den Untersuchungsraum Baumschulwenweg und - insbesondere im Fuß- und Radverkehr - ebenfalls für den Ortsteil Plänterwald (LZO-Gebiet) erarbeitet.

Für den Fokusbereich Baumschulenstraße wird die Umgestaltung in Varianten erarbeitet. Nach Abwägung der Belange aller Verkehrsmittel und sonstigen Bedarfe im direkten Umfeld der Geschäftsstraße wird die Neuordnung des Straßenraums entlang der einzelnen Funktionsbereiche tiefergehend erläutert und graphisch dargestellt (siehe Kapitel 3.5).

3) Beteiligung der Öffentlichkeit

Ziel ist es, die Verkehrsuntersuchung im Rahmen eines diskursiven Prozesses zu entwickeln um möglichst effektive und tatsächlich erforderliche Maßnahmen herauszustellen. Hierzu werden Bewohnende, Beschäftigte, lokale Gewerbetreibende und Institutionen sowie zuständige Ämter und Initiativen in die Entwicklung eingebunden, um Transparenz und eine fundierte Grundlage für das Konzept zu schaffen. Das bedeutet, dass die genannten Zielgruppen und Stakeholder in geeigneten Formaten eingebunden werden, um eine größtmögliche Transparenz für Meinungsbildungen als Grundlage für die erforderlichen politischen Beschlüsse herzustellen.

Hierzu wurde zunächst ein Kiezspaziergang mit Vertretenden des Quartierbeirats, des Bürgervereins Baumschulenweg e.V., des Geschäftsstraßenmanagements und weiteren Interessierten durchgeführt.

Im Verlauf der Konzept- und Variantenerarbeitung wurde ein Info- und Dialogstand auf den Flächen des EDEKA-Marktes organisiert. Vorab analog und digital angekündigt, hatten Interessierte die Möglichkeit, mit dem Planungsteam und Vertretenden des Bezirksamts in Gespräch zu kommen und Hinweise für die weitere Planung abzugeben.

Zudem erfolgte ein gemeinsames Gespräch mit den Gewerbetreibenden der Baumschulenstraße, das in Form eines Gewebefrühstücks organisiert wurde. Die hier gesammelten Erkenntnisse bildeten eine wesentliche Grundlage für die Maßnahmenkonzeption.

Die stetige Information der Öffentlichkeit wurde durch den Internetauftritt des Fördergebiets Baumschulenstraße - Köpenicker Landstraße (<http://baume-ecke-koepenicker.de>) sichergestellt. Auf eine weiterführende Online-Beteiligung wurde aufgrund der Vielzahl von kurz zuvor bzw. parallel stattfindenden Untersuchungen (mit Befragungen) im Rahmen des ISEK bewusst verzichtet.

2 Bestands- und Konfliktanalyse

Die vorliegende Bestandsanalyse umfasst eine stadträumliche Analyse des Planungsraumes, die Darstellung der Erschließungssituation aller Verkehrsmittel, die derzeitige Verkehrsbelastung der Straßen und des Parkraums sowie eine Auswertung der Unfallstatistik.

2.1 Städtebaulich-freiräumliche Einordnung

Verkehr, Städtebau und Freiraum stehen in einer engen Wechselwirkung, da die Verkehrsplanung maßgeblich die Erreichbarkeit, Nutzung und Gestaltung urbaner Räume beeinflusst, während umgekehrt städtebauliche Strukturen und Freiraumgestaltung die Verkehrsführung und Mobilitätsbedarfe prägen. Eine integrierte Planung ist erforderlich, um funktionale Verkehrswege zu schaffen, die zugleich eine hohe Aufenthaltsqualität, Nachhaltigkeit und gestalterische Integration in den Stadtraum ermöglichen.

2.1.1 Lage, Charakteristika und Zielorte des erweiterten Untersuchungsgebiets

Das erweiterte Untersuchungsgebiet (LZQ-Gebiet) liegt im Bezirk Treptow-Köpenick, am Übergang zur inneren Stadt, und umfasst die Siedlungsbereiche der Ortsteile Plänterwald und Baumschulenweg. Die Gebietsgrenze verläuft im Norden entlang der Bulgarischen Straße, im Osten an der Neuen Krugallee, der Baumschulenstraße und der Spree, im Süden am Britzer Verbindungskanal und im Westen entlang des südlichen Heidekampgrabens, der auch die natürliche Grenze zum Ortsteil Britz im Bezirk Neukölln markiert. Eine räumliche Zäsur bilden die Köpenicker Landstraße (B 96a) und die beiden S-Bahn-Trassen, die das Gebiet in Nordwest-Südost-Richtung mit Haltepunkten an den Bahnhöfen Plänterwald und Baumschulenweg durchqueren. Die Linien S8, S9 und S85 verlaufen parallel zur Köpenicker Landstraße, während die Linien S45, S46 und S47 zentral queren und an die Ringbahn anschließen.

In unmittelbarer Nähe zum erweiterten Untersuchungsgebiet befinden sich attraktive Erholungsräume wie der Treptower Park, der Plänterwald, die Königsheide, das Späth-Arboretum und das Spreeufer mit diversen Freizeitangeboten. Diese Freiräume zeichnen sich durch ihren hohen Freizeit- und Naturwert aus und sind wichtige Zielorte für Naherholung und Tourismus, wodurch sie eine wesentliche Quelle für zusätzliche Verkehrsnachfrage jeglicher Art darstellen. Das Untersuchungsgebiet liegt im Wasserschutzgebiet Johannisthal und umfasst die Zonen III A und III B, die den Schutz der Grundwasserqualität sicherstellen. Die damit verbundenen Schutzvorgaben zur Vermeidung von Verunreinigungen wirken sich auf die Nutzung und Entwicklung des Gebiets aus und müssen bei der Planung von Maßnahmen berücksichtigt werden.

Die vorherrschende Nutzung im Gebiet ist das Wohnen. Der Ortsteil Plänterwald ist durch eine überwiegend monofunktionale Struktur geprägt: Es dominiert eine offene Zeilenbauweise, die aus verschiedenen Bauphasen stammt. Entlang der Köpenicker Landstraße überwiegt die Bebauung aus den 1920er bis 30er Jahren, während nördlich des Dammwegs und westlich der S-Bahntrasse der Gebäudebestand aus den 1950er bis 70er Jahren das Stadtbild prägt. Die Zeilenbauten werden von großzügigen Grünflächen durchzogen, teilweise existieren Stellplatzsammelanlagen in unmittelbarer Nähe.



Abbildung 2-1 Typische Zeilenbebauung mit Sammelanlage entlang der Kieffholzstraße

Das Ortszentrum von Baumschulenweg weist hingegen eine vielfältigere Bebauungsstruktur auf, die von gründerzeitlichen Gebäuden und Bauten aus den 1920er bis 30er Jahren geprägt ist und durch einzelne Blöcke aus den 1950er bis 70er Jahren ergänzt wird. Dies fördert eine stärkere Nutzungsmischung aus Wohnen, Gewerbe und Einzelhandel. Relevante Zielorte, wie soziale Infrastruktureinrichtungen wie Schulen, Kitas, Sportanlagen und Verwaltungsgebäude – deren sichere Erreichbarkeit von besonderer Bedeutung ist – sind über das gesamte Gebiet verteilt, konzentrieren sich jedoch im Ortsteil Baumschulenweg, insbesondere in der Umgebung der Baumschulenstraße.

In der nachfolgenden Abbildung 2-2 werden die identifizierten Zielorte von besonderer Bedeutung nach unterschiedlichen Funktionen innerhalb des Untersuchungsgebiets dargestellt und daraus resultierende Wegeverbindungen von besonderer Relevanz abgeleitet.

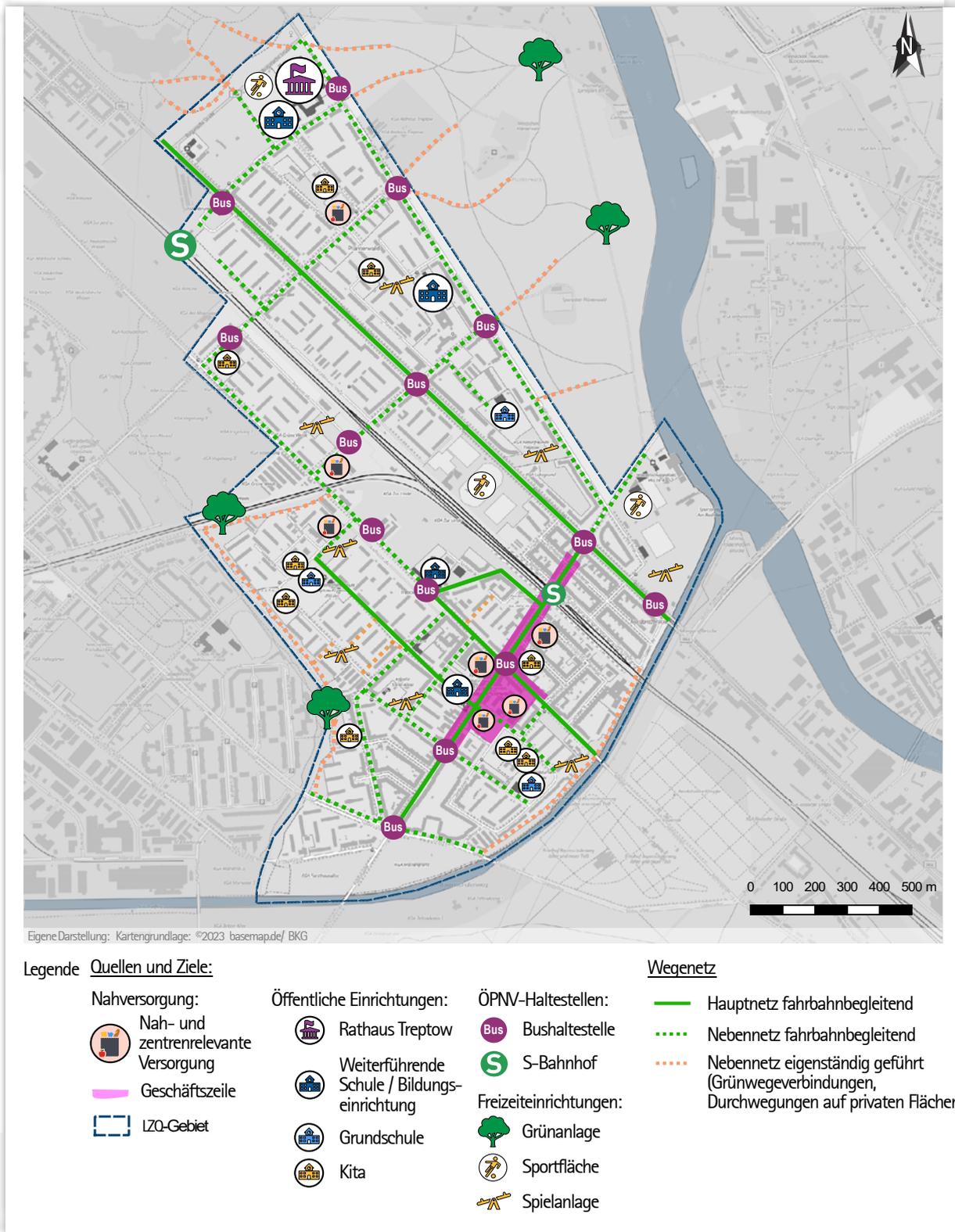


Abbildung 2-2 Quellen und Ziele im erweiterten Untersuchungsgebiet mit Wegenetz

Deutlich ersichtlich wird die überwiegende Funktion der Baumschulenstraße als zentraler Versorgungsbereich der beiden Ortsteile durch insgesamt 53 Einzelhandelsbetriebe (Stand März 2023, siehe CIMA Einzelhandelskonzept), welche neben diversen Geschäften der täglichen

Nahversorgung (z.B. Supermärkte, Apotheken, Drogeriemärkte) auch aus zentrenrelevanten Läden wie Bekleidungs-, Elektronik- und weiteren Fachgeschäften bestehen. In Verbindung mit sozialen und Bildungseinrichtungen und der sehr guten Erreichbarkeit durch den S-Bahn- und Busverkehr bildet die Baumschulenstraße zwischen der Köpenicker Landstraße und der Frauenlobstraße das Ortsteilzentrum des Fördergebiets, auf das ein besonders hohes Maß an Aufenthaltsqualität aber auch Barrierefreiheit, Sicherheit und Komfort gelegt werden sollte.

Darüber hinaus gibt es im LZQ-Gebiet zahlreiche Einrichtungen der sozialen Infrastruktur wie Schulen, verschiedene Kitas, Weiterbildungseinrichtungen, weitere Einrichtungen sozialer und kirchlicher Träger sowie Arztpraxen und Gesundheitsdienstleistungen. In der Verbindung der jeweiligen Nutzungen (Ziele) mit den Ausgangspunkten (Quellen wie z.B. der Wohnort oder ÖPNV-Haltestellen) resultiert auf bestimmten Routen ein höheres Aufkommen an Fuß- und Radverkehr. Zu diesem sich bildenden Hauptnetz gehören zuvorderst die Köpenicker Landstraße, die Kiefholz- als auch die Baumschulenstraße. Zudem bildet sich entlang der Freiraumachse (siehe Kapitel 1.2: Freiraumachse Quartierszentrum Baumschulenweg) zwischen der Sonnenblumengrundschule und der Schule am Heidekampweg eine weitere Hauptwegeverbindung. Ebenso wird die Mosischstraße und weiterführend die Ekkehardstraße aufgrund ihrer Verbindungsfunktion zwischen dem S-Bahnhof Baumschulenweg und dem anschließenden Treptow-Kolleg als auch des östlich dahinterliegenden Wohngebiets als wichtiges Hauptwegenetz geführt. Für Sie gelten im weiteren Projektverlauf im Zuge der Maßnahmenfindung als auch -umsetzung ein erhöhter Priorisierungsbedarf

Das Innenentwicklungskonzept Baumschulenweg beschreibt darüber hinaus konkrete räumliche Entwicklungsmöglichkeiten für den Bereich südwestlich der Bahngleise (S8, S9 und S85) innerhalb des Untersuchungsgebiets. EDirekt südlich des Untersuchungsgebiets schließt sich das rund 100 ha große Dreieck Späthsfelde an, auf dem ein neues Stadtquartier mit Wohn- und Gewerbenutzungen sowie ökologisch wertvollen Grün- und Freiflächen entstehen soll. Die geplanten Entwicklungen werden voraussichtlich verkehrliche Auswirkungen sowie einen zunehmenden Druck auf die öffentlichen Räume und die Grüninfrastruktur zur Folge haben. In diesem Zusammenhang werden nachhaltige Mobilitätsformen jenseits des motorisierten Individualverkehrs (Fuß- und Radverkehr/ ÖPNV) eine wichtige Rolle spielen, um den zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden.

2.1.2 Fokusbereich Baumschulenstraße

Lage, Nutzungen und Atmosphäre

Der Fokusbereich Baumschulenstraße umfasst den Abschnitt der Baumschulenstraße zwischen den beiden Knotenpunkten Sonnen-/ Südostallee und Köpenicker Landstraße, der aufgrund der vorfindlichen bedeutenden Zielorte (wie dem S-Bahnhof Baumschulenweg, der Volkshochschule,

Lebensmitteleinzelhändler etc.) als zentrale Achse des Ortsteils Baumschulenweg und darüber hinaus dient.



Abbildung 2-3 Impression Geschäftsstraße in Höhe Baumschulenstraße 85 Blickrichtung Nordost

Der Charakter der zweistreifigen Baumschulenstraße ist insbesondere durch die Funktion als übergeordnete Straßenverbindung (im Bestand Stufe II, in der Planung 2030 Herabstufung auf Stufe III im Zuge der Verkehrslösung Baumschulenweg) geprägt. Das hohe Verkehrsaufkommen, einschließlich eines erheblichen Anteils an Schwerlastverkehr, führt zu einer hohen Lärmbelastung und beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität. Die überbreite Fahrbahn, entlang derer beidseits nahezu durchgängig geparkt wird, begünstigt häufige Überholmanöver und das Parken/ Halten in zweiter Reihe. Die Seitenräume für Rad- und Fußverkehr sind vergleichsweise schmal, was zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern führt und den Flaniercharakter der Straße einschränkt. Im Erdgeschoss ist die Straße durch eine lebendige Mischung aus kleinteiligem Einzelhandel und diversen Dienstleistungen geprägt, wobei gastronomische Angebote vereinzelt vorhanden sind. Der Altbaubestand prägt das Straßenbild, während andere Grünflächen eher spärlich vorhanden sind. Darüber hinaus fehlen Sitzmöglichkeiten, die Straßenbeleuchtung ist funktional.

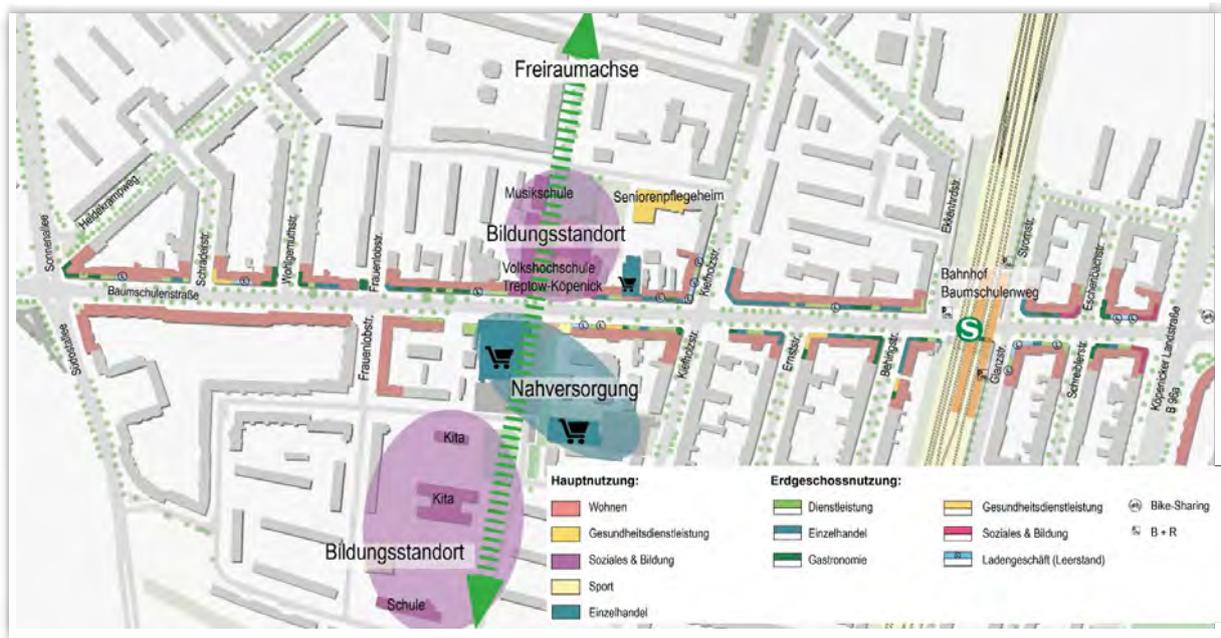


Abbildung 2-4 Nutzungsstruktur entlang der Baumschulenstraße und in angrenzenden Bereichen

Der südwestliche Abschnitt der Baumschulenstraße bis zur Frauenlobstraße ist überwiegend durch Wohnbebauung geprägt, wobei sich auf der südwestlichen Straßenseite ausschließlich Wohnnutzung befindet. Ab der Frauenlobstraße dominiert eine durchgehende gewerbliche Nutzung der Erdgeschosszone mit einer kleinteiligen Mischung aus Dienstleistungen und Einzelhandel. Im Abschnitt nordöstlich des S-Bahnhofs Baumschulenweg befindet sich vereinzelt Leerstand.

Auf Höhe des Vorplatzes der Kirche und der Volkshochschule durchzieht ein prägender Freiraumverbund die Baumschulenstraße. In diesem Bereich befinden sich zentrale Versorgungseinrichtungen des Quartiers, darunter die beiden durch die Baumschulenstraße räumlich getrennten Bildungsstandorte mit Grundschule und zwei Kitas südöstlich und die Volkshochschule Treptow-Köpenick sowie die Musikschule nordwestlich der Baumschulenstraße. Angrenzend hierzu befindet sich ein Seniorenpflegeheim mit rd. 140 Plätzen. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite des Volkshochschulstandorts befinden sich weitere wichtige Nahversorgungsangebote, darunter ein Vollsortimenter und ein Discounter.

Die Baumschulenstraße bildet eine Barriere zwischen diesen zentralen Funktionen. Derzeit wird die Querung über eine 5,00 Meter breite Fußgängerfurt mit Bedarfs-Lichtsignalanlage ermöglicht, die den Anforderungen an die sichere und komfortable Überquerung jedoch nicht ausreichend gerecht wird. Angesichts der geplanten Einrichtung eines Wochenmarktes auf dem Vorplatz der Kirche und der Volkshochschule (siehe Kapitel 1.2 Konzeption zur Freiraumachse) sowie des Potenzials dieses Bereichs als zentrale Quartiersmitte, besteht ein dringender Handlungsbedarf.

Der S-Bahnhof Baumschulenweg, der nordöstlich im Fokusbereich liegt, stellt die zentrale Anbindung des Quartiers / Stadtteils an den SPNV dar. Er fungiert als wichtiger intermodaler Knotenpunkt (S-Bahn, ÖPNV, B+R). Allerdings bestehen Defizite in Bezug auf komfortable und sichere Umsteigebeziehungen, auf die Gestaltung der Vorplätze und sowie auf die Ausstattung und Anzahl des Bike-and-Ride-Angebots im Bahnhofsumfeld.



Abbildung 2-5 Städtebauliche und freiräumliche Einordnung Fokusbereich Baumschulenstraße

Der Straßenraum der Baumschulenstraße wird durch eine klare und durchgängige, zumeist gründerzeitliche Blockrandbebauung geprägt mit kleinteiliger Ladenzeile im Erdgeschoss. Wichtige stadtbildprägende Elemente sind zudem die denkmalgeschützten Ensembles der ehemaligen Reichsbahn-Wohnsiedlung im südwestlichen Abschnitt bis zur Frauenlobstraße und das Ensemble der Evangelischen Kirche Zum Vaterhaus und der ehemaligen Höheren Mädchenschule (heute Volkshochschule) mit ihrem großzügigen Vorplatz, der sich zur Baumschulenstraße hin öffnet. Dieser Vorplatz dient bereits als Ort der Begegnung, bietet jedoch großes Potenzial, sich als Quartiersmitte zu etablieren. Der Bahnhof Baumschulenweg, einschließlich seiner Vorplätze, hat nicht nur eine funktionale Bedeutung als Mobilitätsknotenpunkt, sondern ist auch ein zentraler Ort des Ankommens, dessen gestalterischer Anspruch derzeit noch unzureichend erfüllt wird.

Das Stadtbild wird durch einen markanten Altbaumbestand entlang der Straße geprägt, insbesondere im südwestlichen Bereich bis zur Frauenlobstraße und im nordöstlichen Abschnitt ab der Kiefholzstraße mit ausgeprägtem Alleencharakter. Die Baumarten, darunter Ahorn, Linde und Ginkgo, sowie die Pflanzjahre (ab ca. 1970 mit punktuellen Nachpflanzungen) sind dabei heterogen.

Die geplante Freiraumachse (siehe Abbildung 2-4) verbindet die nördlich und südlich der Baumschulenstraße gelegenen Freiräume und kreuzt diese im Bereich des Vorplatzes von Kirche und Volkshochschule. Entlang dieser Achse sind verschiedene Maßnahmen vorgesehen, um attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten zu schaffen und diese miteinander zu verknüpfen.

2.2 Verkehrsinfrastruktur des Umweltverbunds

Im folgenden Kapitel wird die derzeitige Erschließung des erweiterten Untersuchungsgebiets sowie den Fokusbereich Baumschulenstraße für den Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr sowie der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)) sowie für den Kraftfahrzeugverkehr beschrieben und die aktuelle verkehrliche Situation dargestellt.

2.2.1 Erschließung im Fußverkehr

Das Fußverkehrsnetz, das den grundlegenden Zugang zur Mobilität schafft, bildet die Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und ist somit wichtig für alle Nutzenden und Anwohnenden des Untersuchungsgebiets. Neben einer hohen Aufenthaltsqualität sind insbesondere die Aspekte der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit von besonderer Bedeutung.

Wie in Abbildung 2-6 ersichtlich, variieren die straßenbegleitenden Gehwegbreiten und -qualitäten innerhalb des Untersuchungsgebiets stark in Abhängigkeit der angrenzenden Nutzungen.

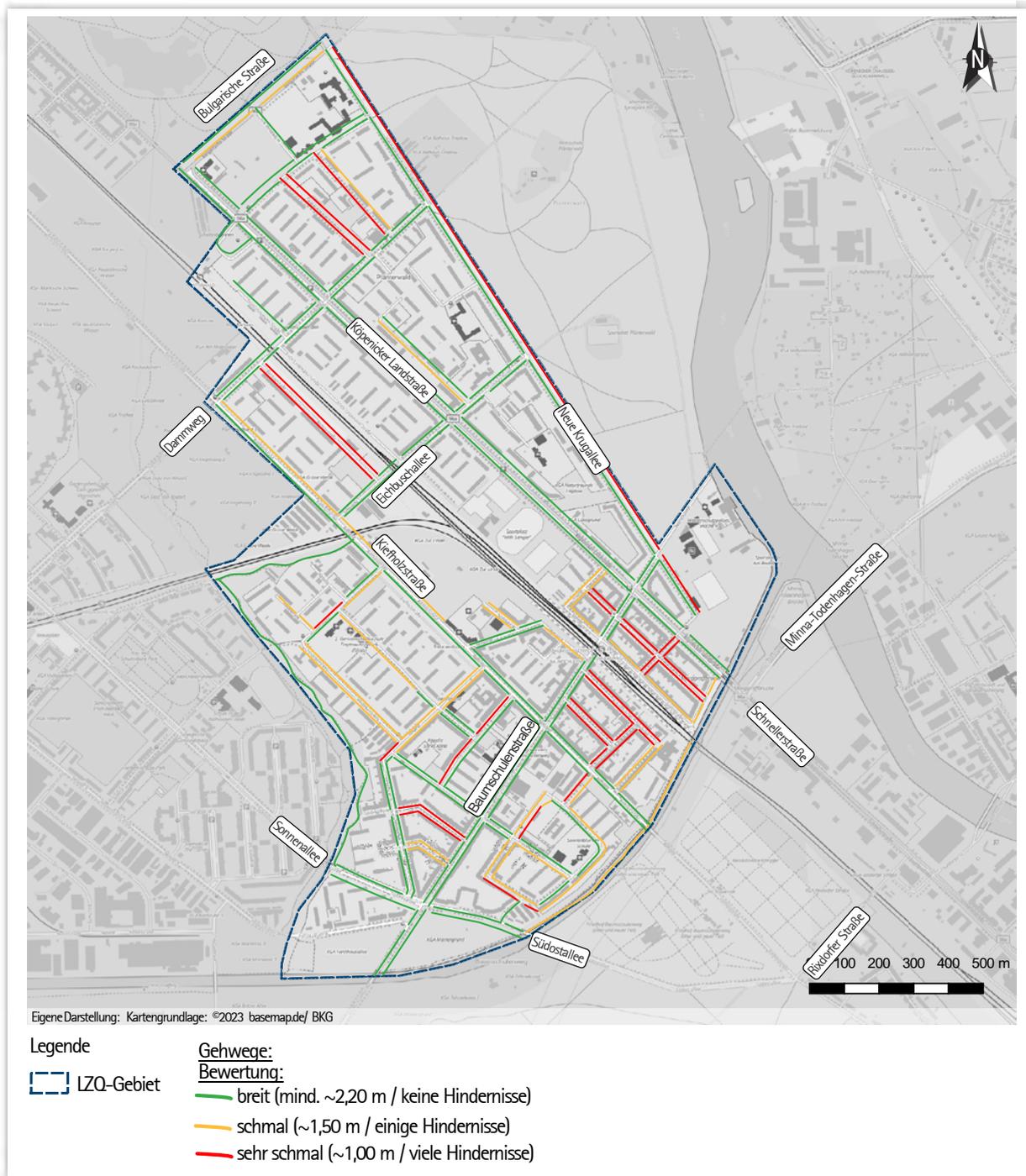


Abbildung 2-6 Barrierefreiheit Qualität Fußverkehr: Gehwegbreiten

Während entlang der Hauptverkehrsstraßen der überwiegende Teil der Gehwege bei einer Breite der Gehbahn von mindestens 2,20 m genutzt werden kann, sind insbesondere in den zwischen 1900 und 1950 entstandenen Wohnvierteln im Umfeld der Baumschulenstraße äußerst schmale Gehwege von teilweise nur einem Meter Gehbahnbreite vorzufinden. In den Gehweg hineinragende Baumscheiben und unebener Gehwegbelag aus Pflastersteinen erschweren die Nutzung der Wege zusätzlich für mobilitätseingeschränkte Menschen als auch für den Begegnungsfall mit z.B. Kinderwägen. Das (halb) aufgesetzte Gehwegparken z.B. in der Mörikestraße verursacht

zusätzliche Engstellen und Unfallpotentiale in unmittelbarer Nähe zu Spielplätzen. Grundsätzlich bestehen auch in den übrigen Wohnvierteln und deren straßenbegleitenden Gehwegen zu schmale Gehwege, um den Bedarfen des Fußverkehrs zu entsprechen. Für diese sind laut der aktuellen Ausführungsvorschriften über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) für Gehwege eine nutzbare Breite von mindestens 2,20 m (Gehbahn) vorzusehen, wobei zusätzliche 0,50 m Schutzabstand zur Fahrbahn als auch mindestens 0,50 m Oberstreifen anzusetzen sind⁶.

Neben den eigentlichen Strecken stellen Querungsanlagen für den Fußverkehr einen wichtigen Bestandteil für eine sichere Teilhabe am Verkehr dar. Um den Querungsbedarf von Zu Fuß Gehenden zu erkennen, sind bei der Einrichtung von Querungsmöglichkeiten die örtlichen Rahmenbedingungen zu beachten. Während zu Abständen von Querungsanlagen keine offiziellen Vorgaben in Regelwerken bestehen, wird ein Abstand von 100 - 150 m empfohlen, um Trennwirkungen innerhalb des Quartiers durch Fahrbahnen zu vermeiden und ein attraktives Fußwegenetz zu fördern. In der folgenden Abbildung 2-7 werden die vorhandenen als auch fehlenden Querungsmöglichkeiten aufgezeigt. Es wird deutlich, dass insbesondere in den Wohnvierteln im Umfeld der Baumschulenstraße aufgrund parkender Fahrzeuge die Fahrbahnen ausschließlich an den Straßenkreuzungen gequert werden können. Querungsbedarfe im übergeordneten Netz wurden entlang der Köpenicker Landstraße auf Höhe des Rodelbergwegs als auch auf Höhe der Hausnummer 107 verortet.

Um das Konfliktpotenzial zwischen dem Fuß- und Kfz-Verkehr zu mindern, ist in der baulichen Gestaltung auf eine barrierefreie Zu- und Abwegung durch abgesenkte Bordsteine und taktile Leitplatten sowie auf gute Sichtbeziehungen zu achten. Wo nötig, ist durch zusätzliche Maßnahmen der Querungsbereich für den Fußverkehr zu sichern. Wie in Abbildung 2-7 ersichtlich, erfolgt auf Grundlage dieser Kriterien eine Bewertung der vorhandenen Knotenpunkte. Entlang der Hauptstraßen, die das Plangebiet umgeben, befinden sich Querungshilfen in Form von Lichtsignalanlagen (LSA) oder Mittelinseln. Auf der Kieffholzstraße und der Neuen Krugallee befinden sich mehrere Fußgängerüberwege. Gehwegvorstreckungen auf der Fahrbahn für einen kürzeren Querungsweg oder Fahrbahnverschwenkungen sind innerhalb des Untersuchungsgebiets nicht zu finden.

⁶ Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK | Hrsg.): Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege), S. 9 | Berlin, Stand: März 2023

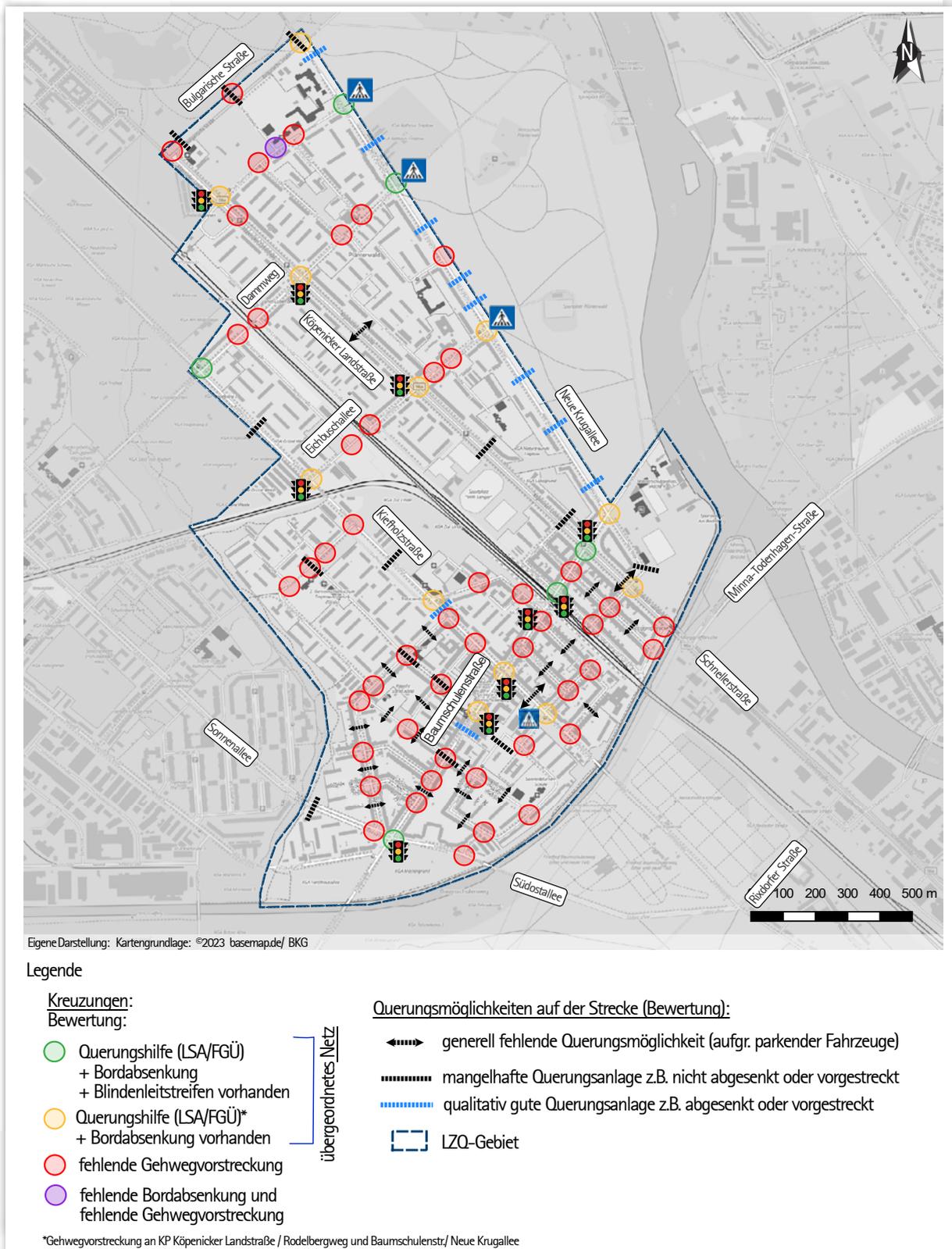


Abbildung 2-7 Barrierefreiheit Qualität Fußverkehr: Kreuzungen und Querungsmöglichkeiten

Nachfolgend werden einige Beispiele für die Gestaltung der umliegenden Verkehrsanlagen für den Fußverkehr dargestellt.



Abbildung 2-8 Aufgesetztes Parken vor Spielplatz in der Mörikestraße



Abbildung 2-9 Engstellen durch unterdimensionierte Gehwege und Baumscheiben in der Scheiblerstraße



Abbildung 2-10 Fehlende Querungsmöglichkeit aufgrund durchgängigem Längsparken in der Frauenlobstraße

Fokusbereich Baumschulenstraße

Entlang der Baumschulenstraße befinden sich grundsätzlich ausreichend dimensionierte Gehwege. Aufgrund der hohen Nutzungskonkurrenz zwischen dem angrenzenden Radweg auf der einen sowie Gewerbenutzungen auf der anderen Seite kommt es jedoch zu einer Überbeanspruchung des Straßenebenraumes und infolgedessen zu hohen Konfliktpotentialen, welche in verminderter Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität resultieren (siehe Abbildung 2-11).

Im südlichen Teil der Baumschulenstraße entsteht aufgrund einer fehlenden Querungsmöglichkeit auf über 375 m zwischen der Sonnenallee – Südostallee und der Frauenlobstraße von einer hohen Trennwirkung für den Fußverkehr. Nördlich des S-Bahnhofs Baumschulenstraße bestand im Laufe der Verkehrsuntersuchung eine baustellenbedingte Lichtsignalanlage, welche zuletzt im Sommer 2024 abmontiert wurde. Laut der Anwohnerschaft zeigte sich, dass an dieser Stelle aufgrund des hochfrequentierten Umsteigepunkts im Umfeld des Bahnhofes ein vermehrter Bedarf zur Querung der Baumschulenstraße an dieser Stelle besteht. Die Wiedererrichtung der signalisierten Querungsmöglichkeit wurde in diesem Zuge gefordert.



Abbildung 2-11 Geh- und Radweg mit Auslage, Parken und Liefern in der Baumschulenstraße

2.2.2 Erschließung im Radverkehr

Durch das Untersuchungsgebiet verlaufen nach aktuellem Stand des Radverkehrsnetzplans der zuständigen Senatsverwaltung⁷ zwei Routen des Radvorrangnetzes: Entlang der Kiefholzstraße in Nord-Süd-Richtung, welche im weiteren Verlauf über den Landwehrkanal Richtung Stadtmitte führt sowie am südlichen Ende des Untersuchungsgebiets entlang des Südostallee in Richtung Neukölln, bzw. Niederschöneweide. Die Baumschulenstraße, die Köpenicker Landstraße, der Dammweg sowie Teile des Heidekampgrabens werden dem Ergänzungsnetz zugeordnet und verbinden örtliche Quartiersziele.

⁷ SENATSWALDUNG FÜR MOBILITÄT, VERKEHR, KLIMASCHUTZ UND UMWELT (SEN/MVKU | HRS.): Radverkehrsnetz Berlin, Stand: 22.05.2024

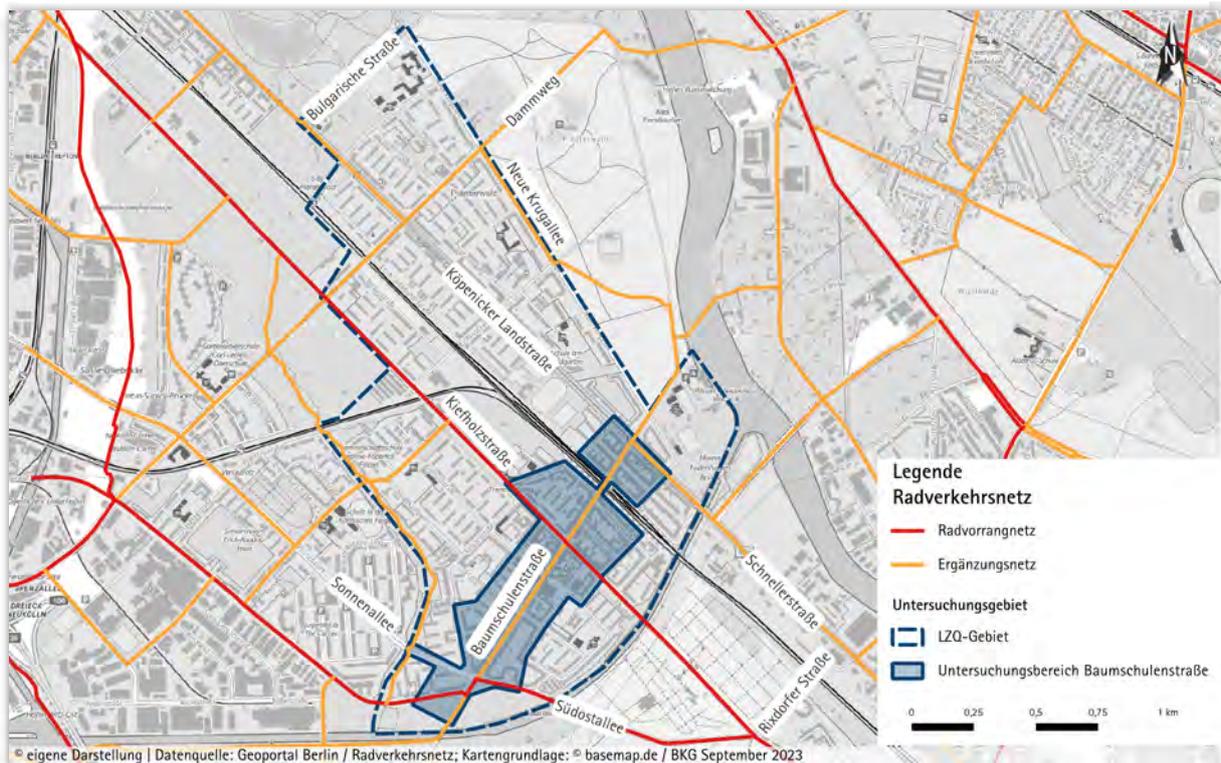


Abbildung 2-12 Ausschnitt Radverkehrsnetz innerhalb des Untersuchungsgebiets

Entlang der Baumschulenstraße, der Köpenicker Landstraße, der Neuen Krugallee und des Dammwegs wird der Radverkehr auf baulich vom Kfz-Verkehr getrennten, teils benutzungspflichtigen Radwegen geführt. Die nutzbare Breite beträgt 1,50 – 1,70 m, was gegenüber den Vorschriften der AV Geh- und Radwege für Abschnitte des Rad-Ergänzungsnetzes von mindestens 2,00 m nutzbarer Breite den Vorgaben nicht gerecht wird⁸. In der Köpenicker Landstraße weist der Radweg teils erhebliche bauliche Mängel auf. Obwohl Teil des Radvorrangnetzes, bestehen in der Kieffholzstraße aufgrund des begrenzten Straßenraums nur auf wenigen Abschnitten Anlagen für den Radverkehr. Ebenso mangelt es auf der Sonnenallee zwischen dem Knotenpunkt Baumschulenstraße und dem Heidekampgraben an Infrastruktur für eine sichere Radverkehrsführung. Die folgende Abbildung 2-13 veranschaulicht die vorhandenen Radverkehrsanlagen innerhalb der Ortsteile Baumschulenweg und Plänterwald.

⁸ SENATSWERWALTUNG FÜR UMWELT, MOBILITÄT, VERBRAUCHER- UND KLIMASCHUTZ (SEN/UMVK | HRS/G): Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege), S. 13 | Berlin, Stand: März 2023

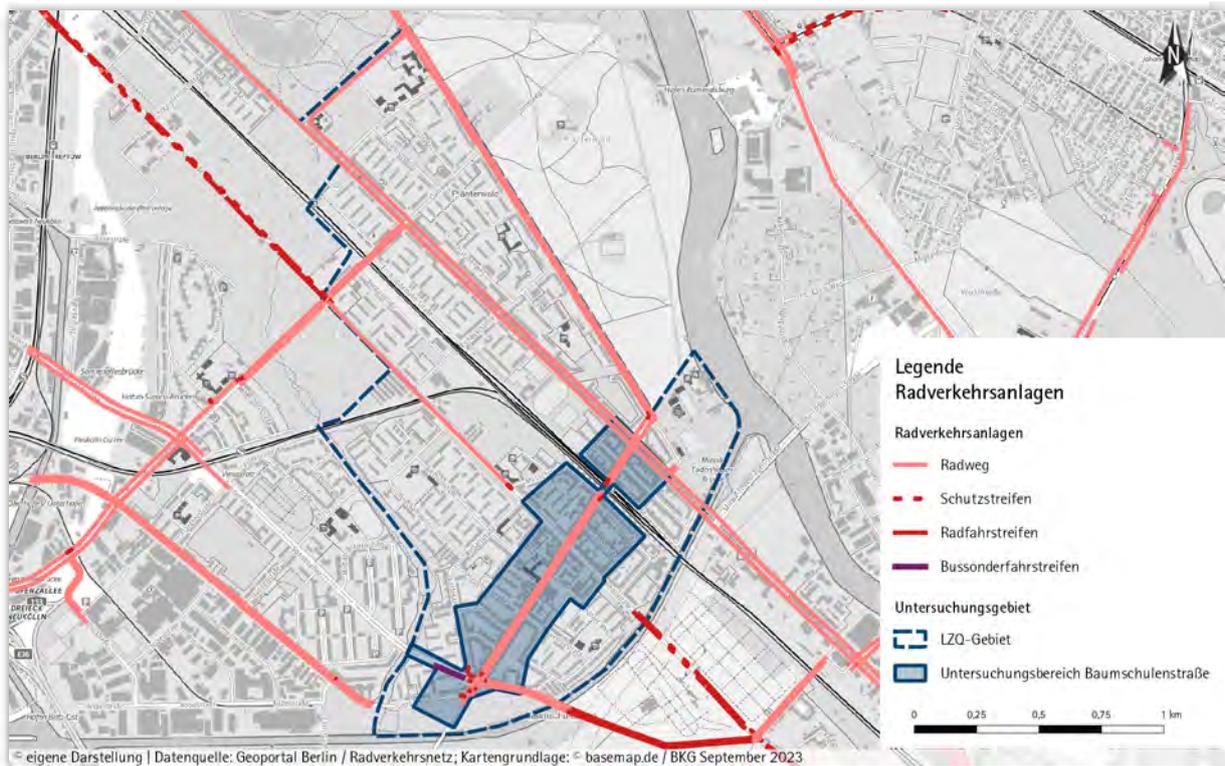


Abbildung 2-13 Radverkehrsanlagen innerhalb des Untersuchungsgebiets

Fokusbereich Baumschulenstraße

Aufgrund der deutlichen Unterdimensionierung des Radwegs entlang der Baumschulenstraße, der teilweise verminderten baulichen Qualität und insbesondere angesichts der Nutzungsüberlagerungen des Seitenraums zwischen Fuß, Rad und Gewerbe ist eine weder komfortablen noch sicherer Situation für den Radverkehr festzustellen. Aufgrund des in seiner Breite nur begrenzten Seitenraums ist im folgenden Neuentwurf der Baumschulenstraße auf eine bedarfsgerechte Gestaltung für den Radverkehr zu achten.

Radabstellanlagen

Größere Radabstellanlagen befinden sich im unmittelbaren Umfeld des S-Bahnhof Baumschulenweg und Plänterwald sowie an den umliegenden Supermärkten. Nahezu alle 150 Radbügel (davon rund ca. 40 überdacht) im Umkreis des S-Baumschulenweg wiesen zum Zeitpunkt der Ortsbegehung am 11.09.2023 eine Auslastung von nahezu 100 % auf. Als Folge dessen konnte eine hohe Anzahl an ungesichert (an umliegenden Masten, Bäumen und weiteren nicht dafür angedachten Anschlussmöglichkeiten) abgestellten Fahrrädern ausgemacht werden. Nachfolgend werden einige Beispiele für die Gestaltung der umliegenden Abstellanlagen für den Radverkehr dargestellt.



Abbildung 2-14 Überdachte Radbügel nordwestlich des S-Baumschulenweg



Abbildung 2-15 Ungesichert abgestellte Fahrräder vor dem S-Bahnhof Baumschulenweg

2.2.3 Erschließung im öffentlichen Personennahverkehr

Die Bewertung der Erschließung des Plangebiets durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erfolgt gemäß den angestrebten Erschließungsstandards des aktuellen Nahverkehrsplans von Berlin. Der Einzugsradius von 300 m ist als Zielwert anzunehmen⁹. Die Empfehlungen der FGSV differenzieren nach S- und Regionalbahnhöfen und Bus- und Straßenbahnhaltestellen und berücksichtigen einen weiteren Erschließungsradius von 800 m für den S- und Regionalbahnverkehr.

Unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen und des Einzugsradius von 300 m ist das Quartier gut durch den ÖPNV erschlossen. Insgesamt bedienen unter der Woche drei Buslinien (166, 170, 265) das Gebiet tagsüber im 10, bzw. 20 Minuten-Takt. Diese Quartiersbusse verbinden die umliegenden Bezirke untereinander oder dienen als Zubringer der nahegelegenen S-Bahnstationen. Durch die im Untersuchungsgebiet verkehrenden S-Bahnlinien S8, S9, S45, S46, S47 und S85 ist eine schnelle Verbindung stadtauswärts oder in den Nordosten bzw. Südwesten Berlins gegeben, wo innerhalb des Berliner S-Bahnringes weiterführend Umsteigemöglichkeiten zu diversen S-, U- oder auch Regionalbahnlinien bestehen.

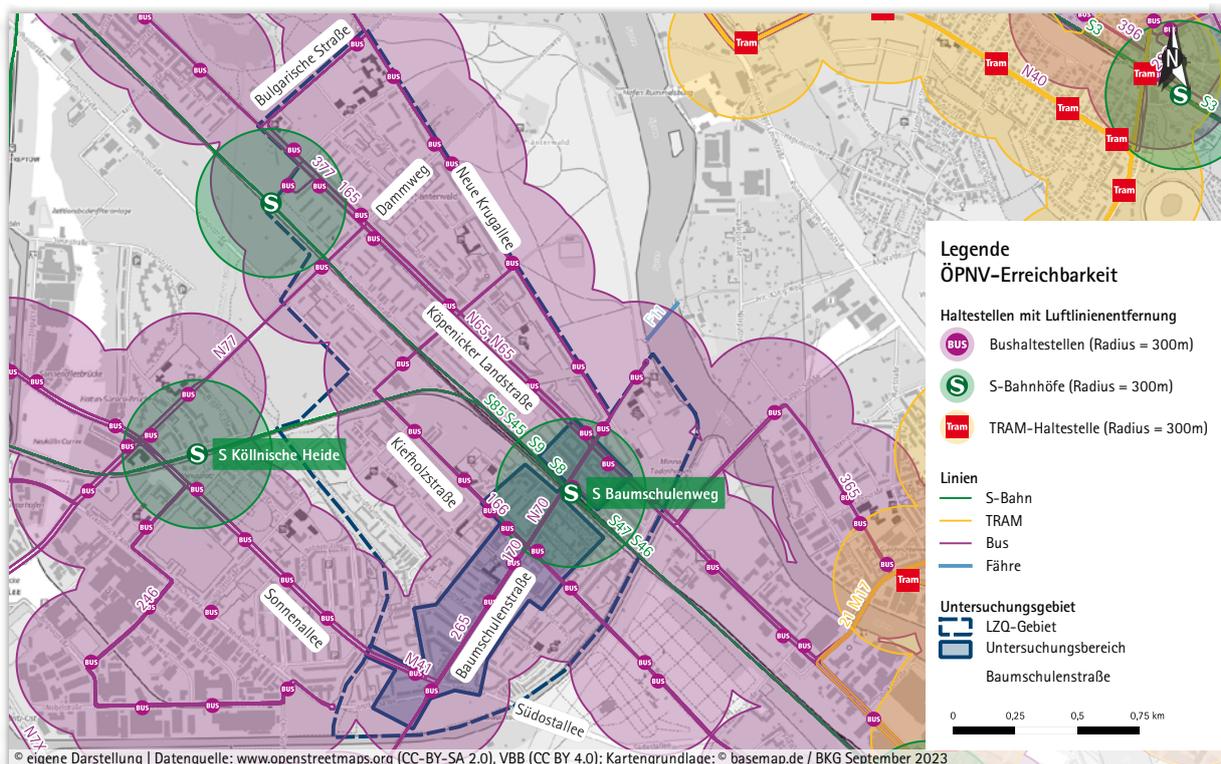


Abbildung 2-16 Erschließungsradien der umliegenden ÖPNV-Haltestellen

⁹ SENATSWERWALTUNG FÜR UMWELT, VERKEHR-, UND KLIMASCHUTZ (SENÜVK | HRSG.): Nahverkehrsplan Berlin 2019 - 2023, Anlage 1, S. 7, Tab. 1 | Berlin, Stand: November 2019

Fokusbereich Baumschulenstraße

Die Baumschulenstraße und deren Ortsteil wird direkt durch den S-Bahnhof erschlossen. Auf ihr verkehren zudem die Buslinien 170 und 265. Sämtliche Bushaltestellen besitzen einen Fahrgastunterstand. Taktile Leitsysteme hingegen sind nur an der »Frauenlobstraße« und »S-Baumschulenweg« vorhanden. Ebenso mangelt es an geeigneten Bussteigkanten, um Rollstuhlfahrenden einen möglichst barrierefreien Ein- und Ausstieg zu ermöglichen; einen sogenannten »Kassler Sonderbord« findet sich ausschließlich an den Haltestellen »Baumschulenstraße / Sonnenallee« sowie »S-Baumschulenweg« vor. Die Informationsweitergabe von Fahrplänen oder sonstigen Zusatzinfos erfolgt dank digitaler Anzeigetafeln an allen Haltestellen.

2.2.4 Erschließung durch den Kraftfahrzeugverkehr

Die großräumige Erschließung des Untersuchungsgebiets erfolgt über die durch das Fördergebiet von Südosten nach Nordwesten verlaufende Köpenicker Landstraße als Teil der Bundesstraße 96 sowie abschnittsweise über die Baumschulenstraße und den Dammweg, welche eine Verbindung zur Stadtautobahn 113 herstellen. Die Köpenicker Landstraße, die Baumschulenstraße sowie die Sonnenallee werden im Bestand gemäß der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt¹⁰ als übergeordnete Straßenverbindungen klassifiziert (Stufe II), während die Südostallee und die Kiefholzstraße südlich der Baumschulenstraße als örtliche Straßenverbindung dienen (Stufe III) (siehe Abbildung 2-17). Der Neuen Krugallee sowie der Kiefholzstraße nördlich der Baumschulenstraße kommen die Bedeutung einer örtlichen Ergänzungsstraße zu.

10 SENATSWERWALTUNG FÜR MOBILITÄT, VERKEHR, KLIMASCHUTZ UND UMWELT (SEN/MVKU | HRSG.): Übergeordnetes Straßennetz | Bestand 2023

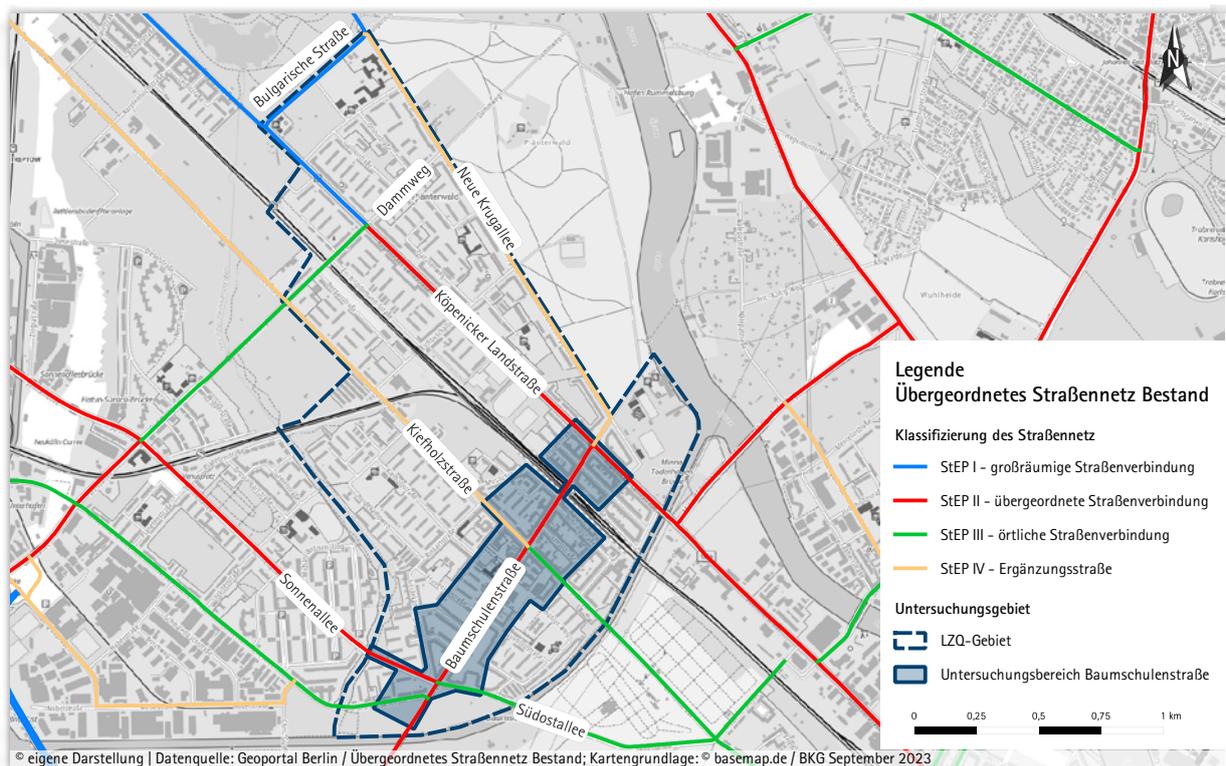


Abbildung 2-17 Übergeordnetes Straßennetz Bestand 2023

Für den Planungshorizont 2030 sind mehrere Änderungen in der Klassifizierung der übergeordneten Straßen vorgesehen¹¹ (siehe Abbildung 2-18). Durch die Fertigstellung des 16. Bauabschnitts der A100, welcher voraussichtlich ab Mitte 2025 eine neue Verbindung zwischen der Neuköllner Grenzallee und dem Treptower Park schafft, wird der Dammweg künftig auf eine Ergänzungsstraße herabgestuft. Zudem erfährt die in Kapitel 2.1 erwähnte Zubringerroute zur A 113 entlang der Rixdorfer Straße eine Hochstufung auf Stufe II, während die Baumschulenstraße auf eine nunmehr örtliche Verbindungsstraße herabgestuft wird (Stufe III). Mit der Änderung der Klassifizierungen geht der Auftrag einher, die Zubringerroute durch organisatorische, technische bzw. bauliche Maßnahmen zu fördern. Gleichermaßen gilt dies im umgekehrten Sinne für die Baumschulenstraße, um neben einer Verringerung der Verkehrsströme insbesondere auf die Zielstellungen und Bedarfe der Geschäftsstraße, der anderen Verkehrsteilnehmenden als auch der Anwohnerschaft einzugehen.

11 SENATSWALDUNG FÜR MOBILITÄT, VERKEHR, KLIMASCHUTZ UND UMWELT (SEN/MVKU | HRSG.): Übergeordnetes Straßennetz | Planung 2030

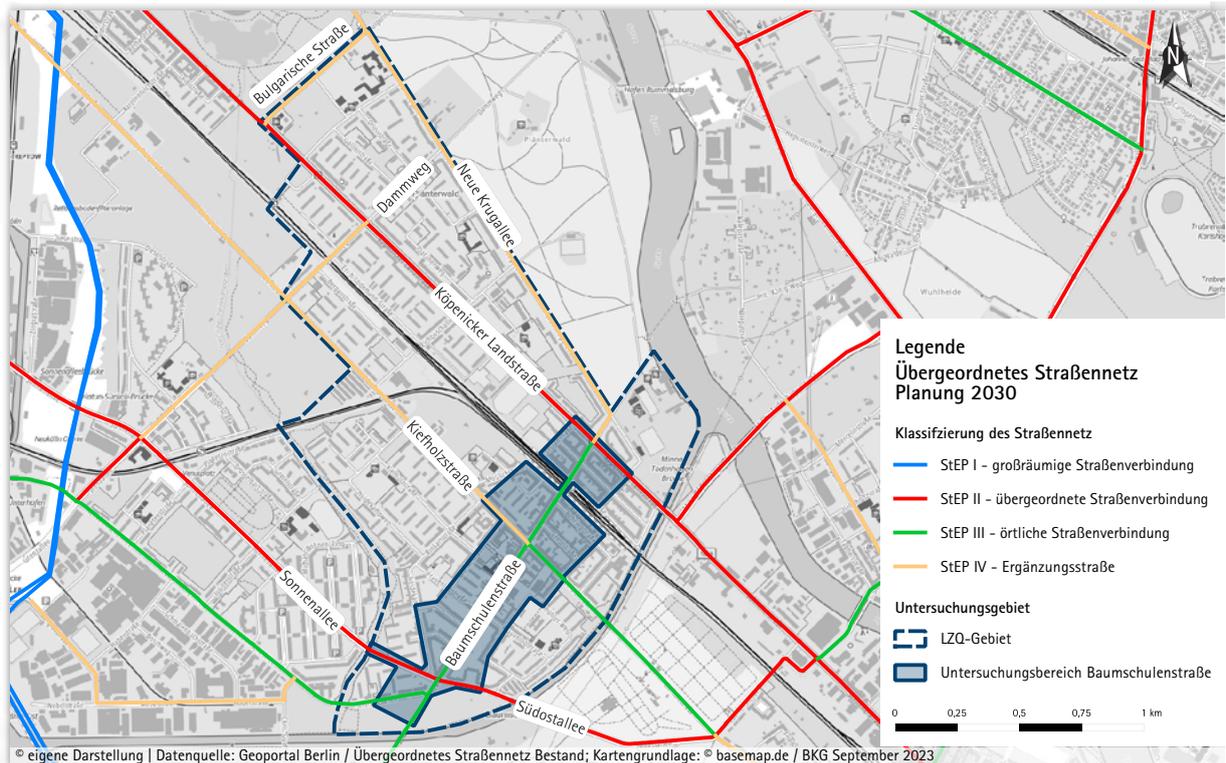


Abbildung 2-18 Übergeordnetes Straßennetz Planung 2030

Innerhalb des Untersuchungsgebiets beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Wohnquartiere 30 km/h. Auf der Köpenicker Landstraße, der Kieffholzstraße, der Sonnenallee - Südostallee, dem Dammweg und der Neuen Krugallee besteht ein Tempolimit von 50 km/h.

Fokusbereich Baumschulenstraße

Für die Baumschulenstraße wurde auf dem Abschnitt zwischen der Köpenicker Landstraße und der Frauenlobstraße bzw. dem Quartierszentrum mit dem Einzelhandelsstandort rund um den EDEKA-Markt aus Lärmschutzgründen ein ganztägiges Tempolimit von 30 km/h eingeführt. Auf dem rund 300 m langen Abschnitt südlich der Frauenlobstraße (bzw. südlich des Quartierszentrums) bis zur Südostallee - Sonnenallee besteht nur nachts Tempo 30, tagsüber gilt hier Tempo 50. Im Bestand existiert somit ein Abschnitt zwischen Frauenlobstraße und EDEKA-Standort, auf dem tagsüber für die südliche Richtungsfahrbahn eine andere Geschwindigkeit gilt, also für die nördliche Richtungsfahrbahn. Insbesondere für das erhöhte Fußverkehrsaufkommen auf Höhe des Quartierszentrums und hinsichtlich der Schulwegverbindung entlang der Frauenlobstraße stellt diese Nicht-Einheitlichkeit bzw. das Tempo 50 ein erhöhtes Konfliktrisiko dar.

2.3 Verkehrsanalyse: Erhebung und Leistungsfähigkeitsermittlung

2.3.1 Verkehrserhebung

Zur Ermittlung des bestehenden Verkehrsaufkommens wurden am 19.09.2023 videogestützte Verkehrserhebungen zwischen 06:00 – 19:00 Uhr an den für das Vorhaben relevanten Knotenpunkten Baumschulenstraße / Sonnenallee – Südostallee (KP 1), Baumschulenstraße / Kiefholzstraße (KP 2) und Baumschulenstraße / Köpenicker Landstraße (KP 3) durchgeführt und auf deren Grundlage die Leistungsfähigkeitsuntersuchung vorgenommen. Im Abgleich mit bestehenden Verkehrsdaten der SenMVKU wurde deutlich, dass die eigenen erhobenen Verkehrsmengen teils signifikant unter denen der Verkehrserhebungen aus den Jahren 2018 – 2020 liegen. Eine zum Zeitpunkt der Zählung durchgeführte Baumaßnahme im Bereich der KP 2 und 3 kann als Grund hierfür ausgeschlossen werden, da nur einzelne Fahrbeziehungen / Fahrstreifen, nicht aber die gesamten Knotenpunkte eingeschränkt waren. Zur sicheren Seite hin werden die folgend datierten Zählungen der SenMVKU an den umliegenden Knotenpunkten des Plangebiets für die weitere Untersuchung verwendet, wobei die Knotenpunkte 4 – 6 für die spätere Betrachtung der Verkehrsmengen im Prognosefall von Bedeutung sind:

- Baumschulenstraße / Sonnenallee – Südostallee (KP 1): 22.08.2018
- Baumschulenstraße / Kiefholzstraße (KP 2): 08.10.2020
- Baumschulenstraße / Köpenicker Landstraße (KP 3): 11.10.2018
- Köpenicker Landstraße / Minna-Todenhagen-Straße (KP 4): 11.10.2018
- Südostallee / Rixdorfer Straße – Kiefholzstraße (KP 5): 08.11.2017
- Schnellerstraße / Karlshorster Straße (KP 6): 09.10.2018

Die Ergebnisse der Zählungen sind in Anlage 1 und Anlage 2 tabellarisch dargestellt.

2.3.2 Werktägliches Kfz-Aufkommen

Folgend ist die Lage der Knotenpunkte sowie die resultierenden durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsstärken (DTV_w) dargestellt, welche auch in Anlage 3 in Tabellenform vorzufinden sind.



Abbildung 2-19 DTV_w Bestand 2017-2020

2.3.3 Verkehrsmengenentwicklung 2014 - 2023

Um einen Einblick über die Verkehrsmengenentwicklung im Umfeld der Baumschulenstraße zu erhalten, sind in der folgenden Abbildung 2-20 die 2023 erhobenen werktäglichen Verkehrsmengen denen der Verkehrsmengenkarte Berlin des Jahres 2014 gegenübergestellt.

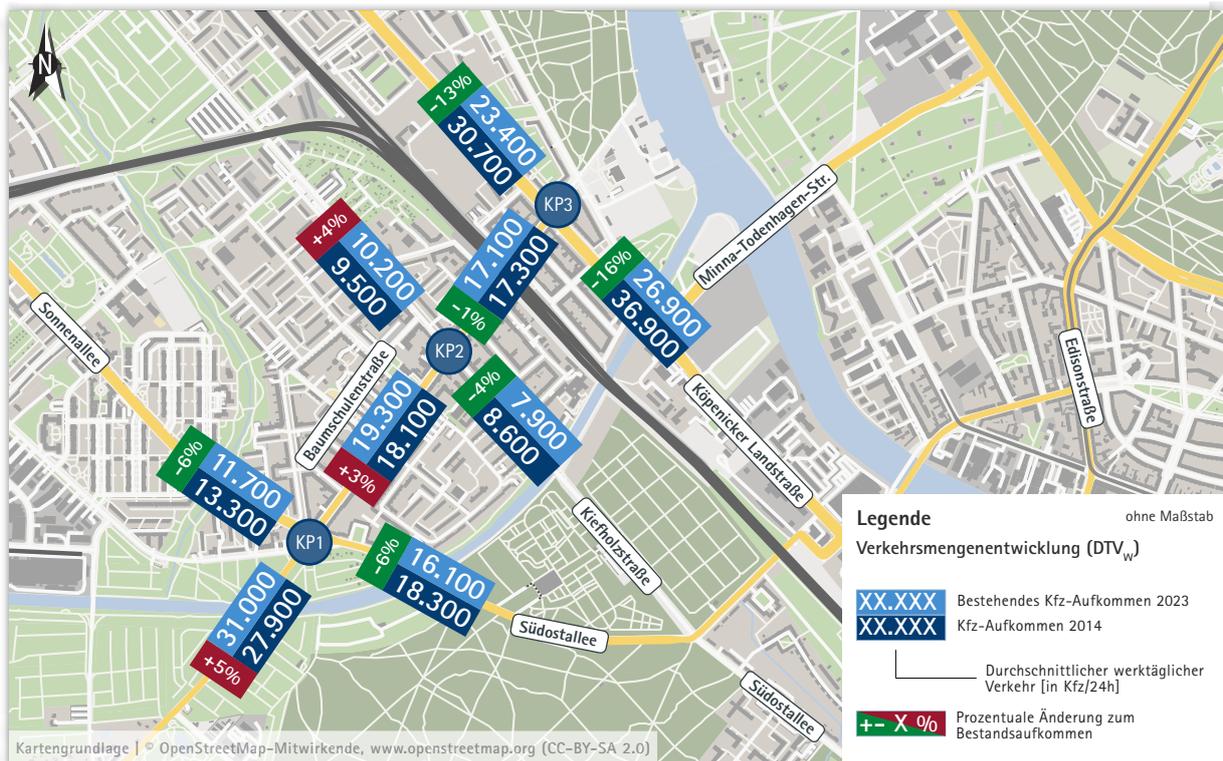


Abbildung 2-20 Verkehrsmengenentwicklung 2014 - 2023

Es zeigt sich, dass vor knapp einem Jahrzehnt auf der stadteinwärts, bzw. stadtauswärts führenden Köpenicker Landstraße, bzw. Sonnenallee - Südostallee deutlich höhere Verkehrsmengen zu verzeichnen waren. Demnach sank das Kfz-Aufkommen auf der Köpenicker Landstraße deutlich um rund 13 -16 %, während auf der Sonnenallee - Südostallee ebenfalls eine signifikante Kfz-Reduktion von 6 % auszumachen ist. Dem gegenüber verbleibt die Anzahl an Fahrzeugen entlang der Baumschulenstraße auf einem stagnierenden Niveau innerhalb der tagesüblichen Schwankungen. Dass die Verkehrsmengen der umliegenden Hauptverkehrsstraßen im Gegensatz zu denen der Baumschulenstraße sinken, lässt auf die zusätzliche Verkehrsverbindungsfunktion schließen, die die Baumschulenstraße seit 2017 von der Minna-Todenhagen-Brücke zur Autobahn 113 einnimmt.

2.3.4 Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden - Fuß- und Radverkehr

Im Zuge der Verkehrserhebungen im September 2023 wurde neben Kraftfahrzeugen auch der Fuß- und Radverkehr in den Spitzenstunden ermittelt. In den folgenden Abbildung 2-21 sind die resultierenden Verkehrsaufkommen für die maßgebende Spitzenstunde am Nachmittag dargestellt.

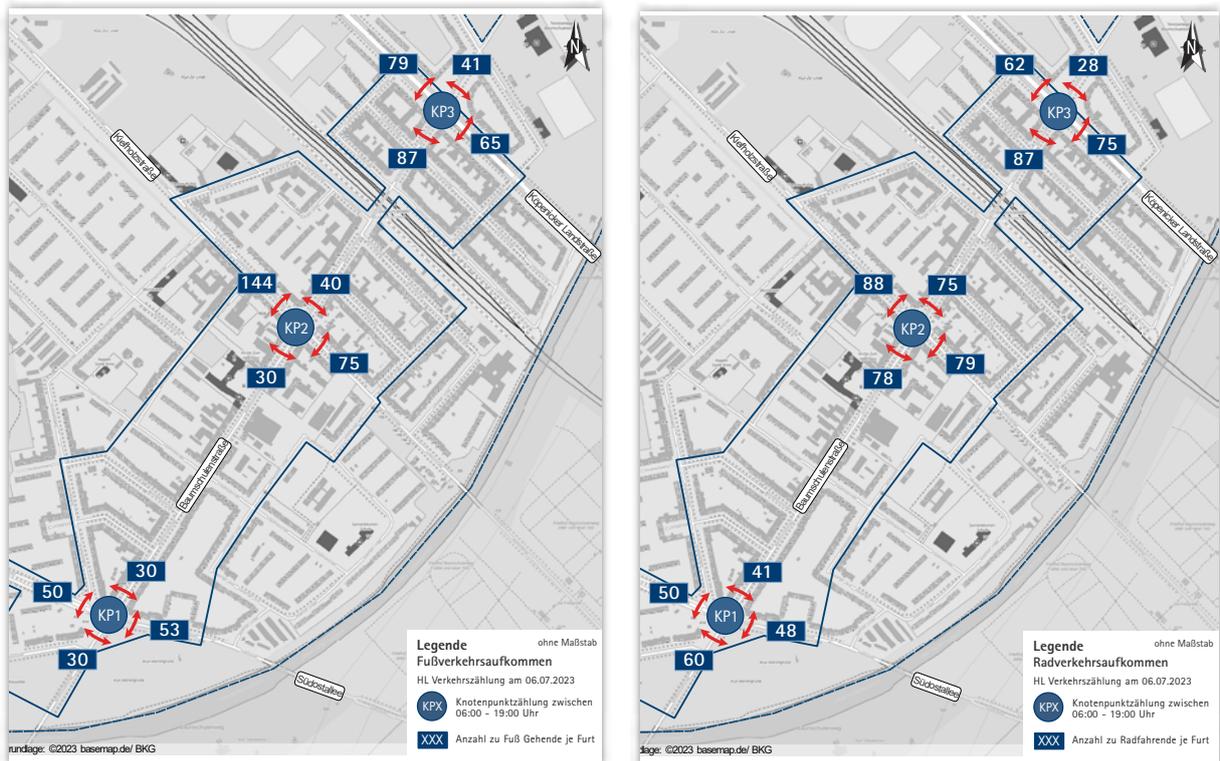


Abbildung 2-21 Fuß- und Radverkehrsaufkommen | September 2023 | Spitzestunde am Nachmittag

Es zeigt sich, dass in der Spitzestunde am Nachmittag das stärkste Fußverkehrsaufkommen mit bis zu 144 Furtquerungen entlang der Hauptlastrichtung der Baumschulenstraße erhoben wurde. Das höchste Fußverkehrsaufkommen ist erwartungsgemäß in der Mitte der Geschäftsstraße am Knotenpunkt Baumschulenstraße / Kieffholzstraße zu verzeichnen, wobei der Knotenpunkt Köpenicker Landstraße / Baumschulenstraße als Kreuzung der beiden Hauptverkehrsstraßen ebenfalls auf dem Hauptwegenetz innerhalb des Fördergebiets zu liegen scheint. Eine ähnliche Verteilung ist im Radverkehr erhoben worden.

2.3.5 Leistungsfähigkeitsuntersuchung der Spitzestunden im Bestandsfall

Auf Grundlage der o.g. Belastungsparameter erfolgte eine Leistungsfähigkeitsuntersuchung nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015). Die Ergebnisse der Früh- und Spätspitze sind in der folgenden Abbildung 2-22 und Abbildung 2-23 dargestellt und können zur detaillierten Ansicht auch Anhang 4 entnommen werden:

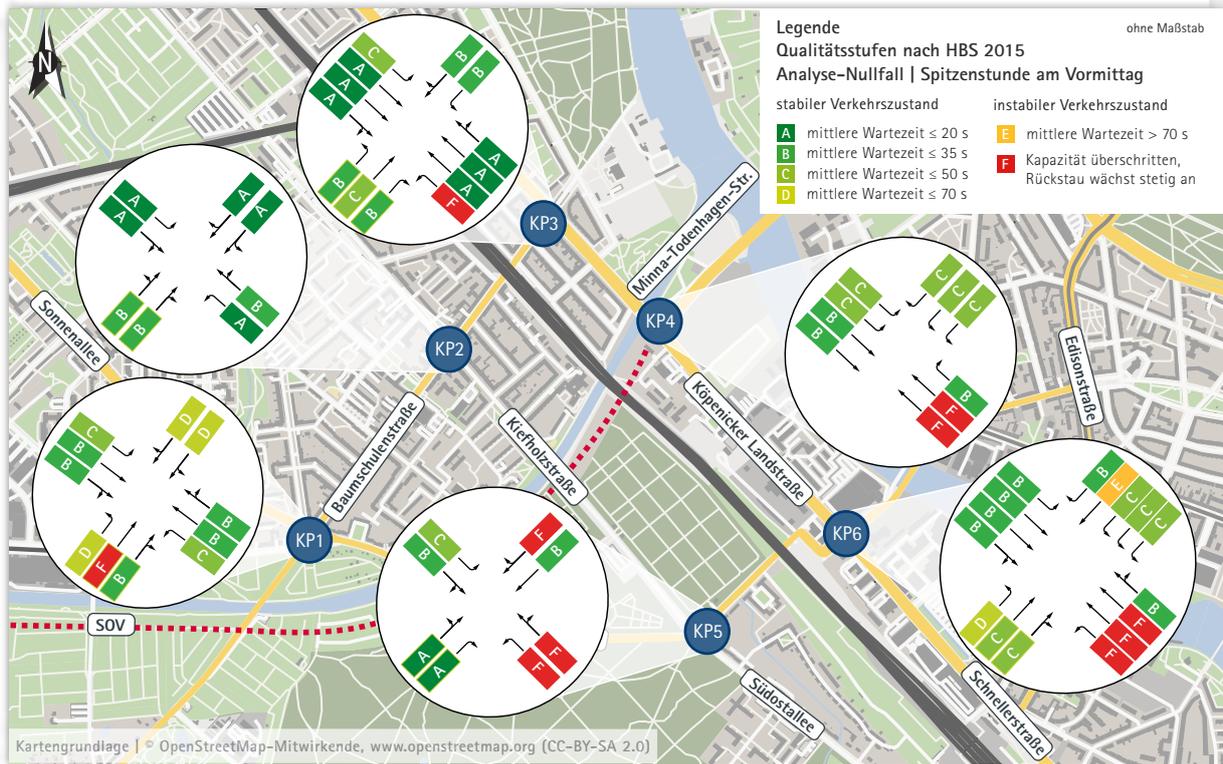


Abbildung 2-22 HBS-Bewertung | Analyse-Nullfall | Frühspitze

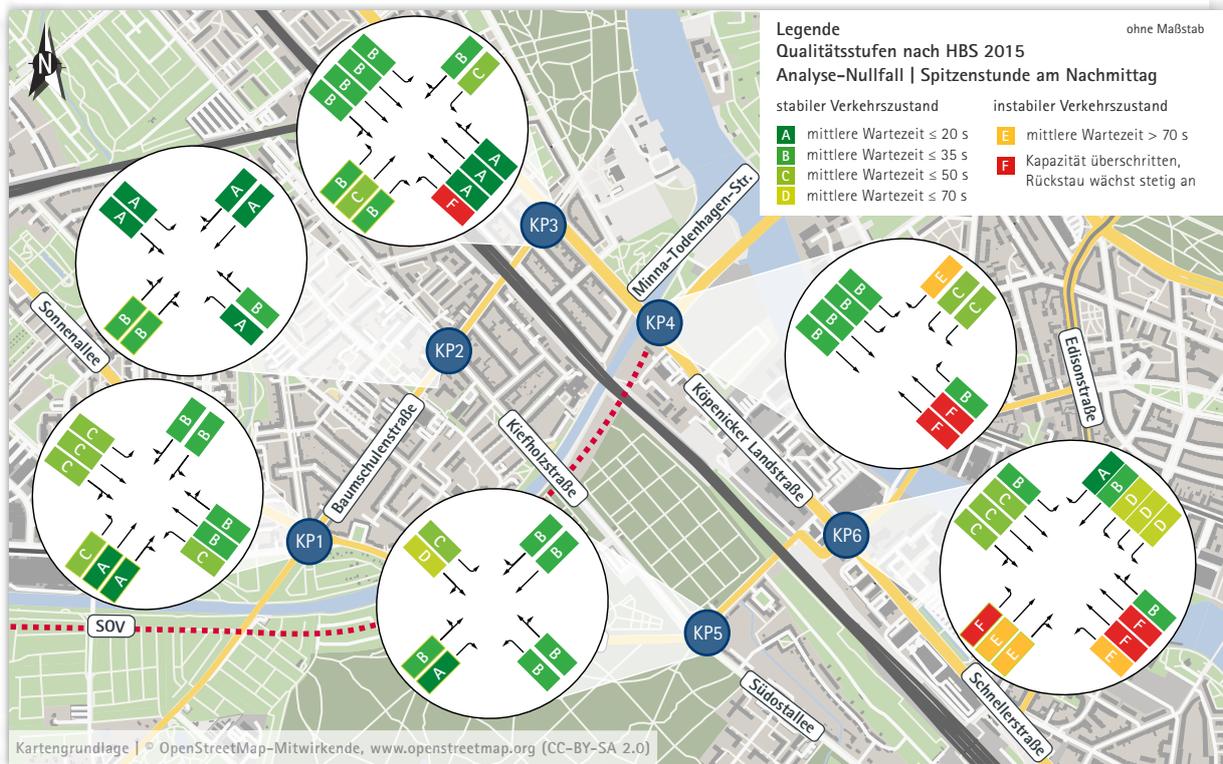


Abbildung 2-23 HBS-Bewertung | Analyse-Nullfall | Frühspitze

Grundsätzlich sind an den bestehenden Verkehrsanlagen die betroffenen Straßenabschnitte der Köpenicker Landstraße und der Baumschulenstraße sehr hohe Kapazitäten verfügbar – insbesondere für den übergeordneten, koordinierten Verkehrsablauf. Die jeweils verfügbaren Kapazitäten

der Knotenpunktzufahrten werden jedoch aufgrund der hohen Verkehrsmengen in einigen Knotenzufahrten beinahe vollständig beansprucht. Durch die hohe Vorbelastung und bedingt durch die bestehende Signalisierung treten für einzelne, über- und untergeordnete bzw. Abbiegeströme hohe Wartezeiten und infolge dessen regelmäßig hohe Rückstaulängen auf. Die Phänomene sind vor allem für den übergeordneten Linksabbiegeverkehr beobachtbar – deren Kapazität außerdem durch den entgegenkommenden Geradeausstrom limitiert wird.

Es zeigt sich, dass sich entlang der Baumschulenstraße grundsätzlich ein leistungsfähiger Verkehrsfluss einstellt. Es kann jedoch eine Kapazitätsüberlastung für die Linksabbiegenden der Köpenicker Landstraße in die Baumschulenstraße (KP 3) ausgemacht werden (QSV F). Für die Linksabbiegenden der Südostallee in die südliche Baumschulenstraße (KP 1) wird rein rechnerisch eine gute Qualitätsstufe von C erreicht. Die veranschlagte Abflusskapazität von 7/9 (früh/spät) Kfz pro Umlauf wird in der Realität jedoch nicht erreicht – nach Überprüfung der eigenen Videoaufzeichnungen wird deutlich, dass in den Spitzenstunden aufgrund des querenden Geradeaus-Gegenverkehrs in den meisten Fällen nur 3-4 Fahrzeuge entsprechend der Aufstelllänge im Knoteninnenbereich pro Umlauf abfließen können, was zu den bekannten Rückstausituationen Richtung Krematorium führt.

Die detaillierten Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchung können der Anlage 4 entnommen werden.

2.3.6 Parkraumerhebung

Zur Analyse des Kfz- bzw. Pkw-Parkens wurde im Oktober 2023 eine umfangreiche Parkraumerhebung in zwei Stufen durchgeführt. Im Hinblick auf die Fragestellung, ob die Voraussetzungen für die potenzielle Einführung einer Parkraumbewirtschaftung gegeben sind, wurden die Daten der Parkraumerhebung bezüglich des Parkraumangebots, der Parkraumauslastung sowie der Anteile der Nutzergruppen (Anwohnende, Beschäftigte bzw. Berufspendler, Besuchende bzw. Kundinnen und Kunden) untersucht. Die dabei verwendete Methodik und die Erhebungsergebnisse werden im Folgenden erläutert.

Vorgehensweise und Methodik der Parkraumerhebung

Zunächst wurde das bestehende Stellplatzangebot, also die Anzahl der Parkstände im öffentlichen Straßenraum und auf privaten Sammelanlagen und die dort jeweils geltenden Parkregelungen erfasst und dokumentiert (siehe Abbildung 2-24). Es wurde außerdem erhoben, wie viele Parkstände wegen Baustellen für eine längere Dauer nicht genutzt werden können, um die Anzahl der zu den verschiedenen Zeiten jeweils nutzbaren Stellplätze pro Straßenabschnitt ermitteln zu können.

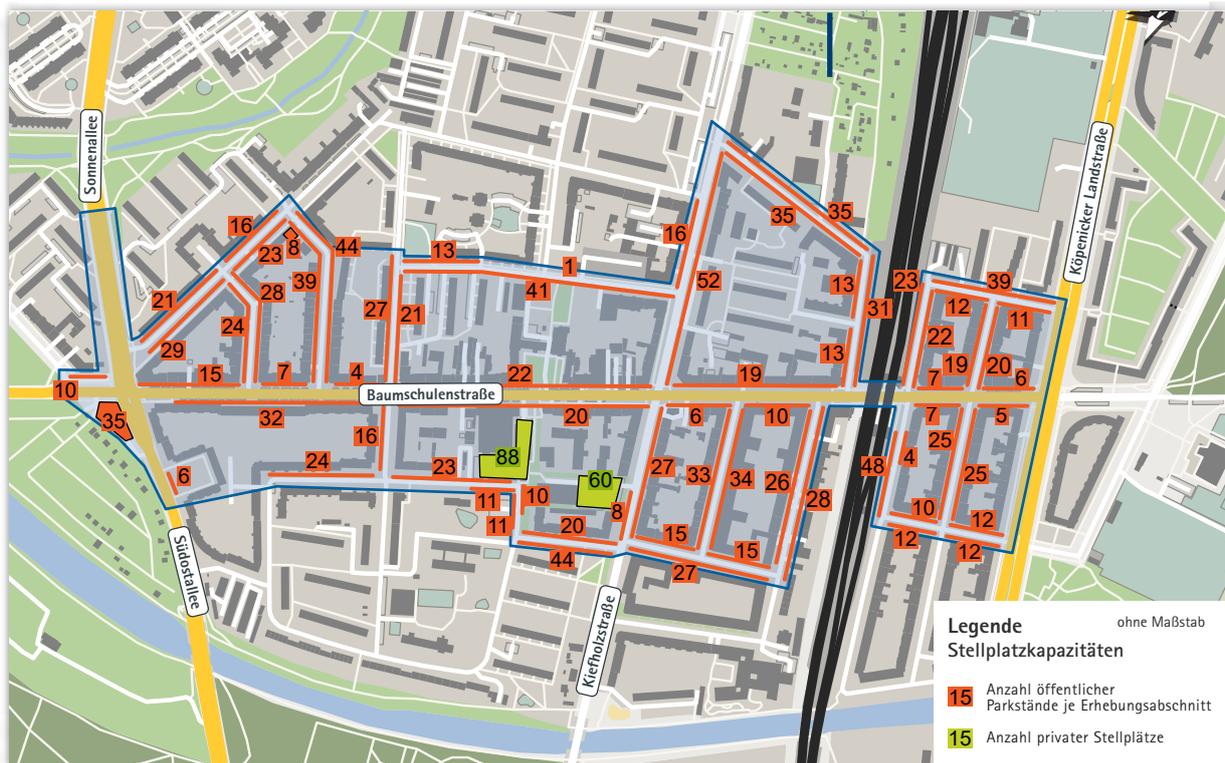


Abbildung 2-24 Stellplatzkapazitäten im näheren Untersuchungsgebiet Baumschulenstraße

In Summe befinden sich demnach rund 1.450 öffentlich verfügbare Parkstände innerhalb des dargestellten Untersuchungsgebiets, davon rund 160 entlang der Baumschulenstraße zwischen der Sonnenallee / Südostallee und der Köpenicker Landstraße. Hinzu kommen rund 150 Parkmöglichkeiten auf den zwei privaten Parkplatzanlagen der ansässigen Supermarktketten. Ein geringer Anteil der öffentlichen Stellplätze ist durch eine zeitliche Nutzungsdauer bzw. ein temporäres Halteverbot beschränkt, acht davon für E-Fahrzeuge während des Ladevorgangs.

Im nächsten Schritt wurden die Anzahl der parkenden Fahrzeuge in allen Straßenzügen des Untersuchungsgebiets sowie die Kennzeichen der parkenden Fahrzeuge für die ausgewählten Straßen erfasst. Diese Erhebungen fanden jeweils am Wochenende (Samstag und Sonntag) sowie an einem repräsentativen Werktag (Donnerstag, außerhalb von Schulferien und Feiertagen) statt.

In den folgenden Zeiträumen wurde die Anzahl der parkenden Fahrzeuge erfasst:

- Samstag, den 28.10.2023 zu den Zeiten 11:00 Uhr und 20:30 Uhr
- Sonntag, den 29.10.2023 zu den Zeiten 11:00 Uhr und 20:30 Uhr
- Donnerstag, den 16.11.2023 zu den Zeiten 11:00 Uhr und 20:30 Uhr

Die Kennzeichen wurden an den gleichen Tagen erhoben. Sie wurden am Donnerstag und am Samstag um 02:00 Uhr, 08:00 Uhr, 12:00 Uhr, 16:00 Uhr, 19:00 Uhr und 21:00 Uhr aufgenommen.

Ergebnisse der Auslastungserhebung

Die Parkraumauslastung stellt das Verhältnis zwischen den verfügbaren Parkständen (Parkraumangebot) und den tatsächlich gezählten Fahrzeugen (Parkraumbelastung) dar. Die folgende Abbildung 2-25 und Abbildung 2-26 illustrieren den Auslastungsgrad für Donnerstag, den 16.11.2023 zu den Erhebungszeiträumen am Vormittag und am Abend.

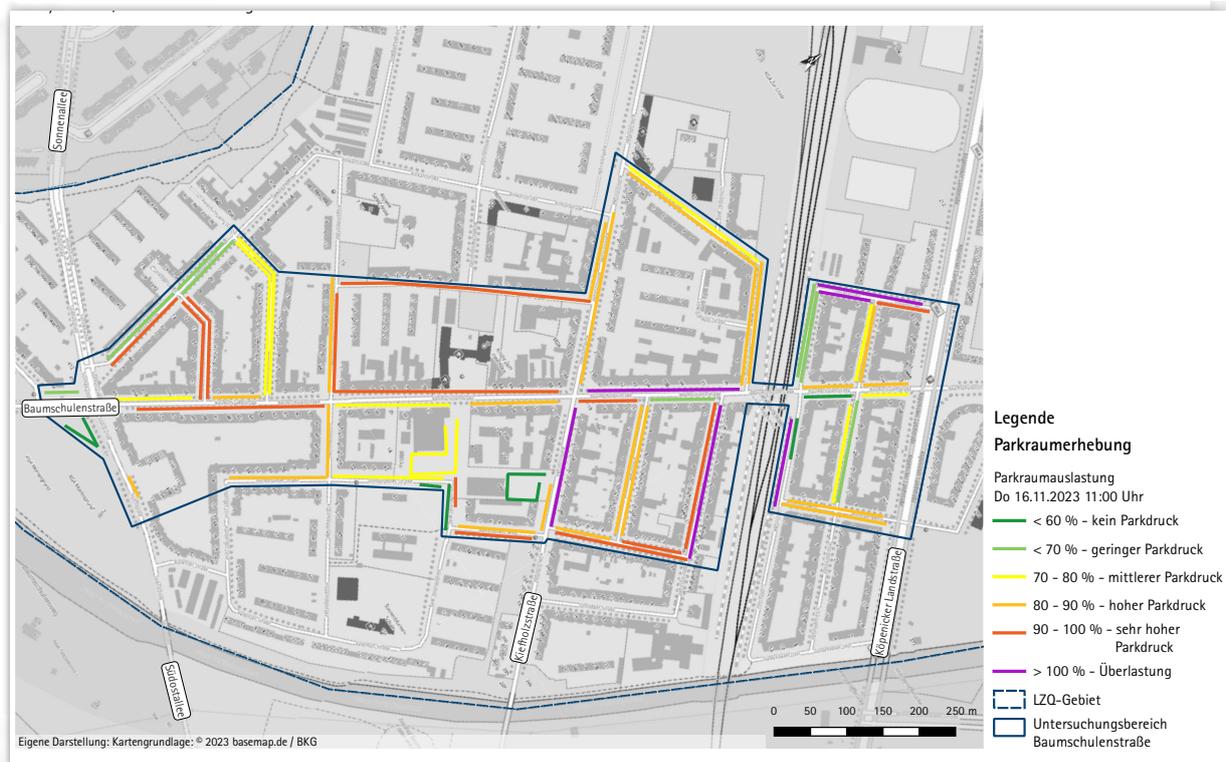


Abbildung 2-25 Parkraumauslastung des Untersuchungsgebiets | Donnerstag, 11:00 Uhr

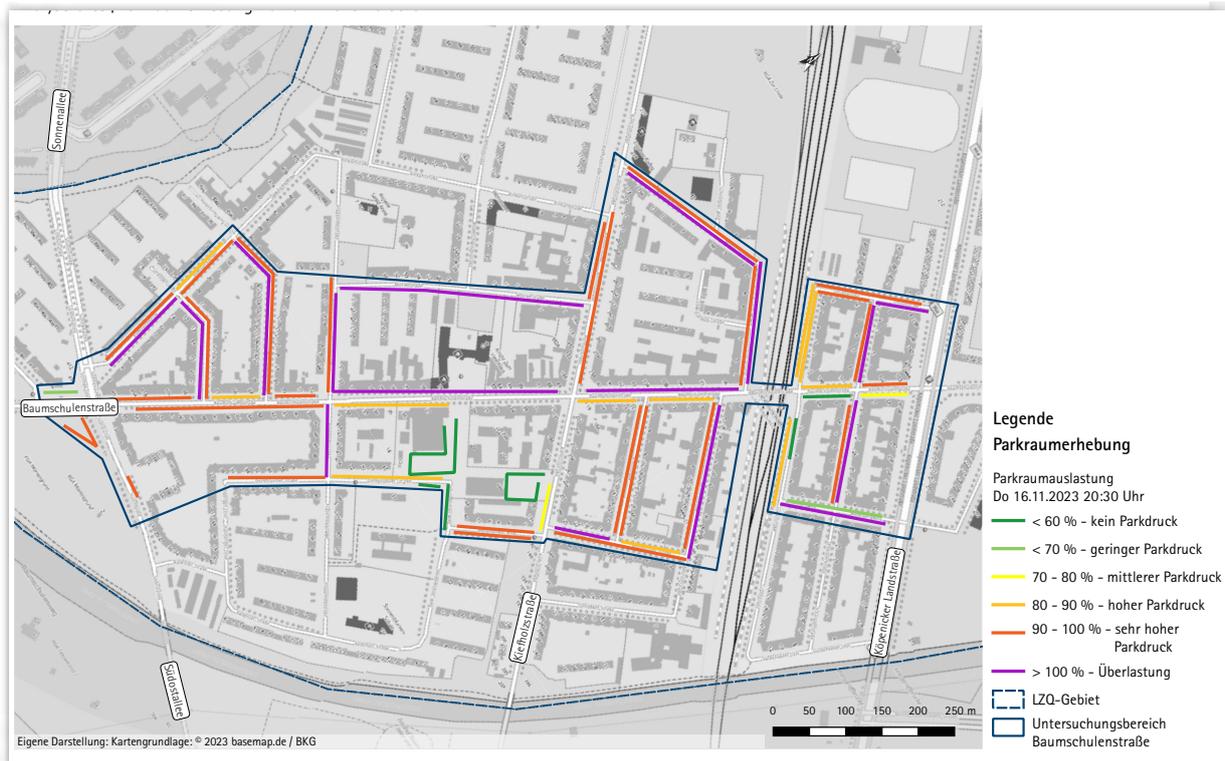


Abbildung 2-26 Parkraumauslastung des Untersuchungsgebiets | Dienstag, 20:30 Uhr

Es wird ersichtlich, dass bereits tagsüber im Großteil des Untersuchungsgebiets ein mittlerer (70 - 80 %) bis sehr hoher (90 - 100 %) Parkdruck herrscht. Nur auf wenigen Erhebungsabschnitten lässt sich eine Auslastungsgrad von weniger als 70 % ausmachen. Straßenraumabschnitte, welche aufgrund der Anzahl an parkenden Fahrzeuge überlastet sind (< 100%) finden sich im Umkreis des S-Bahnhofs Baumschulenweg. Für die Abendstunden hingegen zeichnet sich für das gesamte Umfeld der Baumschulenstraße die Überlastung des vorhandenen Parkraums ab. Aufgrund des hohen Parkdrucks kommt es zu widerrechtlich abgestellten Fahrzeugen im Seitenraum oder in Knotenpunktbereichen und infolge dessen zu Behinderungen und Gefährdungssituationen für den Fuß- und Radverkehr. Als weitere Folge konnten im Zuge der gesamten Parkraumerhebung nur zwei Elektrofahrzeuge an den Parkständen mit installierten E-Ladesäulen ausgemacht werden, während zu den restlichen Erhebungszeitpunkten die Flächen widerrechtlich durch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren belegt wurden.

Die Erhebungsergebnisse am Samstag und Sonntag ähneln sich denen des Werktags. Die dazugehörigen Abbildungen sowie eine detaillierte Tabelle zum Auslastungsgrad sind den Anlagen 5-2 bis Anlage 5-5 zu entnehmen. Nachfolgend wird in der Tabelle 2-1 das Ergebnis der Parkraumauslastung für das Gesamtuntersuchungsgebiet zu den Erhebungszeitpunkten dargestellt:

Tabelle 2-1 Parkraumauslastung der öffentl. zugänglichen Parkstände im Umfeld der Baumschulenstraße

Erhebungszeitpunkt	Auslastungsgrad [%]
Do, 11:00 Uhr	85
Do, 20:30 Uhr	97
Sa, 11:00 Uhr	83
Sa, 20:30 Uhr	90
So, 11:00 Uhr	89
So, 20:30 Uhr	97

Eine Auslastung von unter 90 % bedeutet in der Regel, dass der Bedarf an Parkraum unter dem vorhandenen Angebot liegt und somit alle nach einem Parkplatz Suchenden auch im näheren Umkreis einen Parkplatz finden können. Steigt die mittlere Auslastung auf über 90 %, so ist davon auszugehen, dass für den Parksuchverkehr der (subjektive) Eindruck eines ausgelasteten Straßenraums entsteht, da die noch freien Parkplätze nicht unmittelbar einsehbar sind. Um den Zeitaufwand für die Parkplatzsuche zu minimieren bzw. einen längeren Weg zwischen Parkstand und Ziel zu vermeiden, kann es demzufolge zu sehr beengtem und regelwidrigem Parken in den jeweiligen Abschnitten kommen.

Die Untersuchung zeigt auf, dass im Gesamtuntersuchungsgebiet tagsüber eine Spanne von 83 – 89 % Auslastung vorliegt. Dass Sonntags höhere Auslastungswerte zu erwarten sind deckt sich mit den Erfahrungen, dass die Wohnbevölkerung der Gebiete vermehrt zu Hause oder ohne das eigene Fahrzeug verweilt zu sein scheint. In der Nacht liegen die Auslastungswerte bei mindestens 90 %. Die erreichten Werte von bis zu 97 % zeigen deutlich, dass der vorhandene Parkraum nahe an der Überlastungsgrenze steht. Die erste Voraussetzung für eine weiterführende Untersuchung zu dessen Bewirtschaftungsart ist somit gegeben.

Ergebnisse der Erhebung des Umschlagsgrads / Analyse der Nutzergruppen

Nach der Betrachtung der Parkraumauslastung erfolgt die Differenzierung nach den jeweiligen Nutzergruppen. Es wird dabei zwischen Bewohnenden einerseits, Beschäftigten bzw. Berufspendelnden (gebietsfremden Langzeitparkenden) sowie Kundinnen und Kunden bzw. Besuchenden (Kurzzeitparkern) andererseits unterschieden. Die Unterscheidung und Zuordnung zu den Nutzergruppen erfolgt anhand der Parkdauer, die durch den Vergleich der erhobenen Kennzeichen zu den verschiedenen Erhebungszeiten ermittelt wurde. Wie in Abbildung 2-27 ersichtlich, wird diese Betrachtung durch Kennzeichenerfassung dabei für den Fokusbereich Baumschulenstraße vorgenommen.

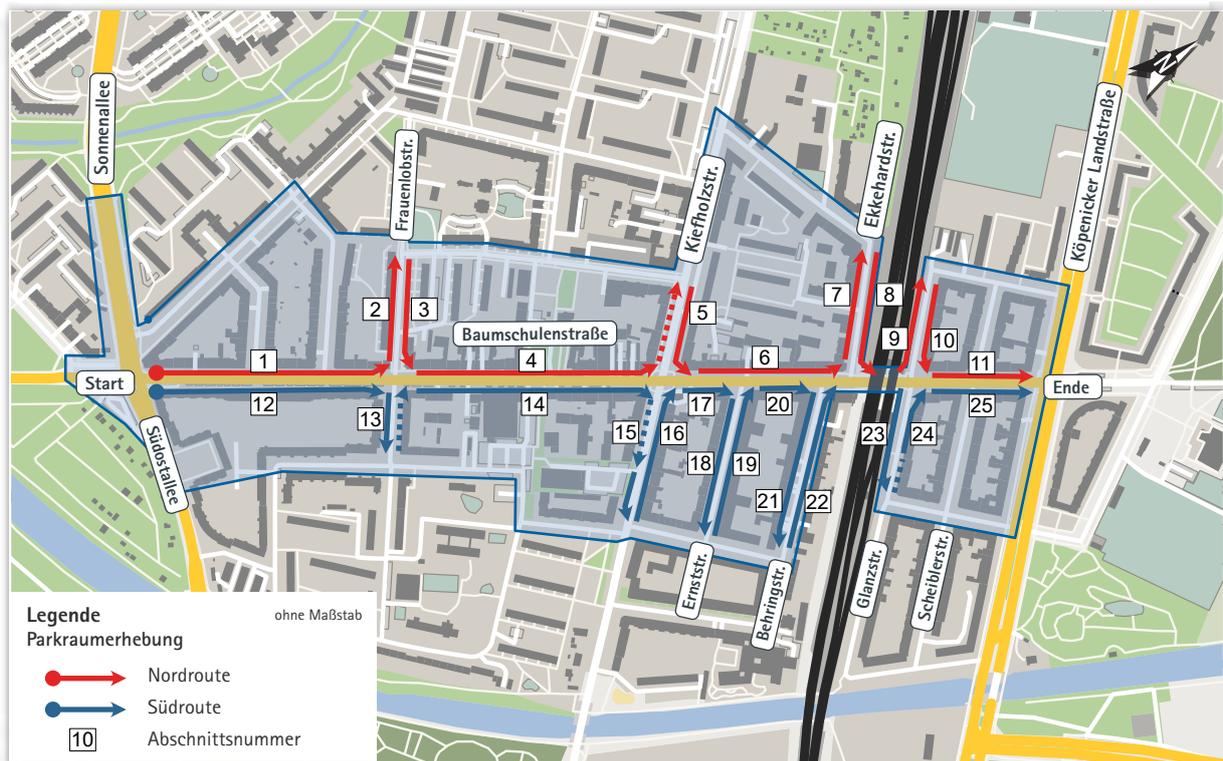


Abbildung 2-27 Erhebungsrouten zur Ermittlung des Umschlagsgrads

Folgend wird in der Datenauswertung zwischen den beiden Varianten »Baumschulenstraße« und »Baumschulenstraße mit angrenzenden Seitenstraßen« differenziert.

Die Zugehörigkeit zu den verschiedenen Nutzergruppen ist nicht konkret definiert. Besonders die Unterscheidung zwischen Kurzzeitparkern und gebietsfremden Langzeitparkern, und damit die errechnete Verteilung, ist stark von der konkreten Definition abhängig, ab welcher Parkdauer ein Parkender als Langzeitparker bezeichnet wird.

Die Zugehörigkeit zu einer Nutzergruppe wird für diese Untersuchung wie folgt abgeleitet:

- Anwohnende: Fahrzeuge, die mindestens nachts um 02:00 Uhr erfasst wurden,
- Gebietsfremde Langzeitparkende: Fahrzeuge, die nicht in der Nacht und werktags an mindestens zwei hintereinanderliegenden Erhebungszeiten zwischen 08:00 Uhr und 21:00 Uhr erfasst wurden (Sonderfall: insgesamt 4 Erfassungszeiträume mit einer Pause dazwischen werden auch als Langzeitparker gezählt),
- Kurzzeitparkende: Fahrzeuge, die nur zu einer Erhebungszeit zwischen 08:00 Uhr und 21:00 Uhr erfasst wurden und deren Aufenthalt damit i. d. R. höchstens vier Stunden betrug.

Die Ermittlung der nutzerspezifischen Nachfrage trägt dazu bei, eine mögliche Konkurrenz der verschiedenen Nutzergruppen untereinander festzustellen. Hierbei wird ermittelt, welche Nutzergruppe welchen Anteil der Parkraumnachfrage ausmacht. Ein Indikator für eine starke Nutzungskonkurrenz ist hier vor allem ein hoher Anteil gebietsfremder Langzeitparkende (wie z. B. Beschäftigte), ggf. in Kombination mit einem hohen Anteil von Kurzzeitparkende (wie z. B. Kund:innen).

Umschlagsgrad werktags und Samstag

In der folgenden Abbildung 2-28 und Abbildung 2-29 sind die Anteile der jeweiligen Nutzergruppen für die Baumschulenstraße ohne angrenzende Seitenstraßen an der tageszeitabhängigen Gesamtauslastung für einen Werktag und Samstags dargestellt. Hierbei beziehen sich die Anteile jeweils auf den genutzten Parkraum. 100 % entsprechen dem gesamten Parkraumangebot.

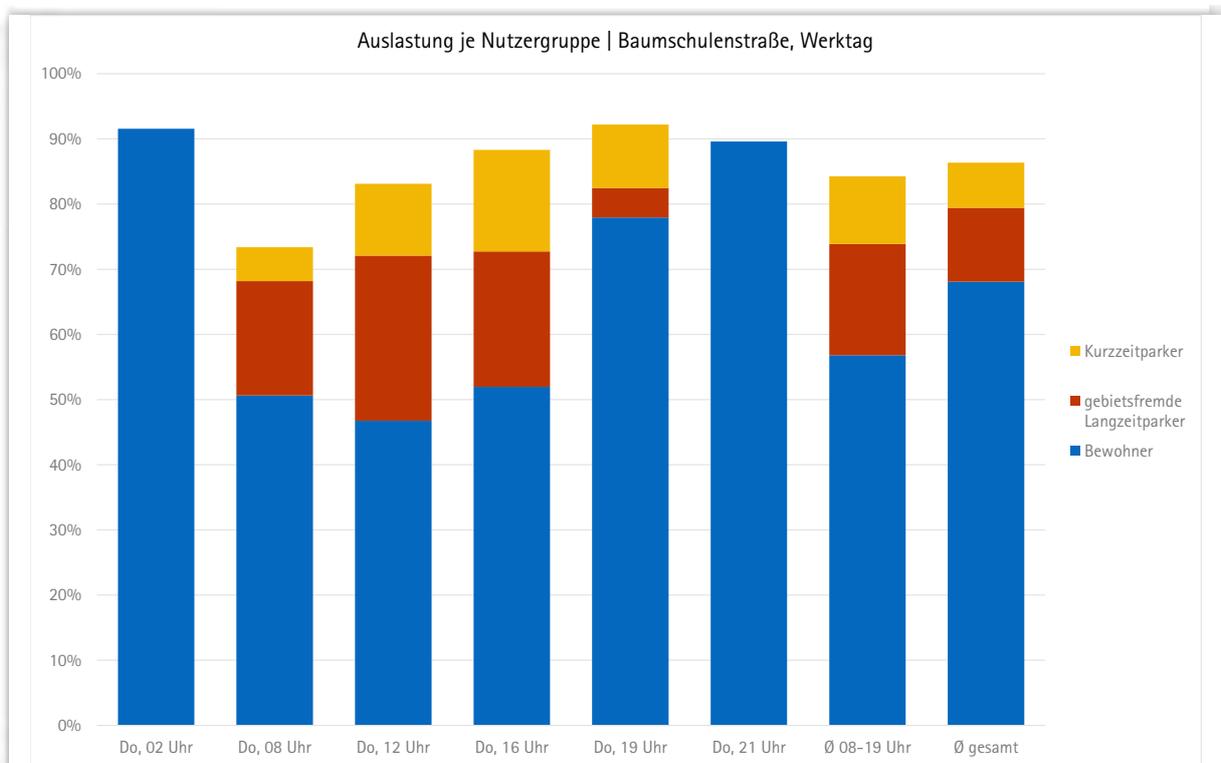


Abbildung 2-28 Ermittlung der Nutzergruppen, Donnerstag

Aus der Darstellung ist zu entnehmen, dass werktags zwischen 08:00 - 19:00 Uhr Anwohnende der umliegenden Wohnquartiere weiterhin den Großteil der Parkenden entlang der Baumschulenstraße ausmachen. Als zweitstärkste Nutzergruppe sind mit bis zu 30 % der Parkenden gebietsfremde Langzeitparkende auszumachen. Dies lässt auf eine hohe Quote an Pendelnde schließen, welche mit dem Fahrzeug zur Arbeit fahren und für die Arbeitsdauer das Fahrzeug vor Ort abstellen. Mit maximal 16 % verbleibt entsprechend nur ein geringer Anteil der verfügbaren Parkstände für Kurzzeitparkende, bzw. Kundinnen und Kunden der Geschäftsstraße. Außerhalb der Tageszeiten wird der Parkraum ausschließlich durch Anwohnende genutzt.

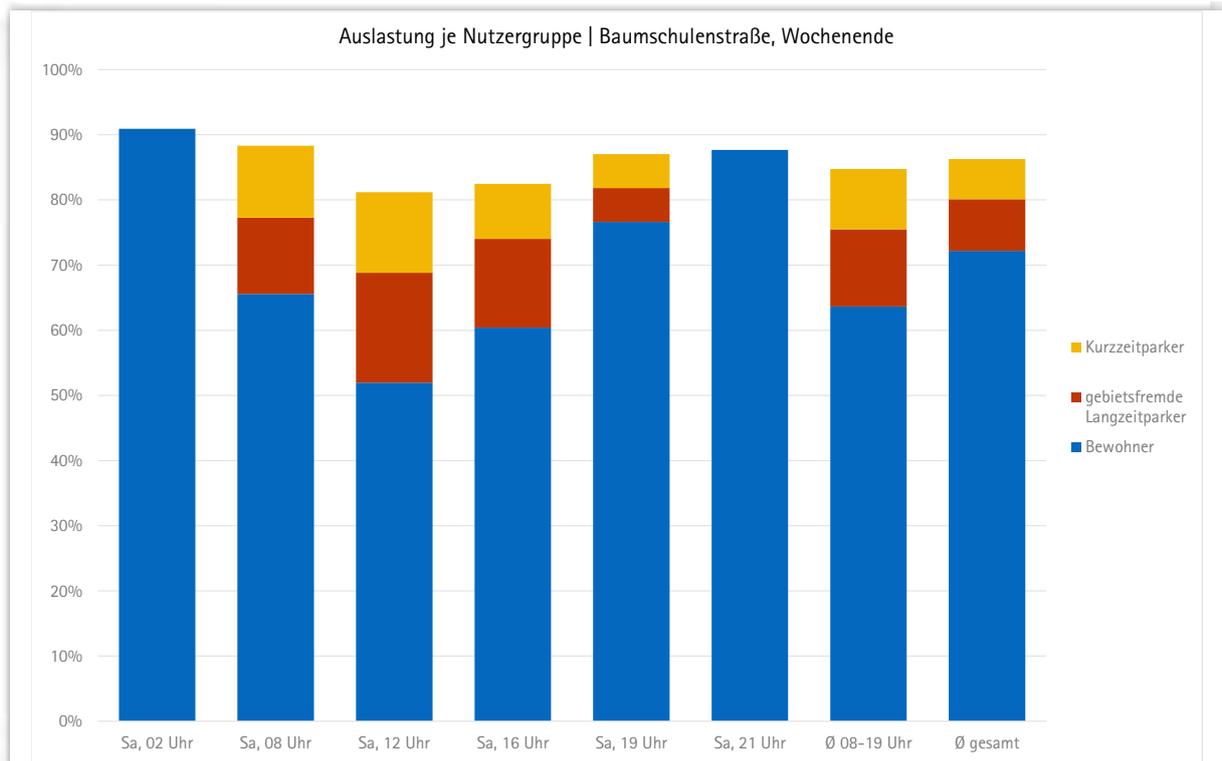


Abbildung 2-29 Ermittlung der Nutzergruppen, Samstag

In der Erhebung am Wochenende kann – analog zur Auslastungserhebung – ein höherer Anteil an Anwohnenden ausgemacht werden. Der Anteil an gebietsfremden Langzeitparkenden sinkt, ist mit 14 – 21 % zwischen 08:00 – 16:00 Uhr jedoch weiterhin zweithäufigste Nutzergruppe. Kund:innen der anliegenden Geschäfte machen in diesem Zeitraum lediglich 12 – 15 % aus.

Wird der Untersuchungsraum auf die Baumschulenstraße und deren Seitenstraßen erweitert, erhöht sich entsprechend der Anteil an Anwohnenden. Die Ergebnisse aller Zählzeiten für den Werktag und den Samstag sind tabellarisch und grafisch in Anlage 5-6 bis Anlage 5-11 hinterlegt.

Erfassung der Liefer- und Ladevorgänge in der Baumschulenstraße

Im Zuge mehrerer Ortsbegehungen wurde in den für den Wirtschaftsverkehr typischen Anlieferungszeiten zwischen 09:00 – 11:00 Uhr und 14:00 – 15:00 Uhr das Liefer- und damit verbundene Parkverhalten der angrenzenden Gewerbetreibenden beobachtet. Demnach konnten Transporter als überwiegender Fahrzeugtyp für die Anlieferung der diversen Warengruppen ausgemacht werden. Für die zwei großen Lebensmitteleinzelhandelsgeschäfte (Edeka, Lidl) erfolgt die Be- und Entladung auf dem jeweiligen Betriebsgelände. Gemäß des Standortkonzepts Baumschulenstraße benötigen die zwei ansässigen Drogeriemärkte (DM, Rossmann) eine Anlieferung per Lastkraftwagen mit höherer Nutzlast (> 7,5 t), diese erfolgt an zwei Tagen pro Woche.

Aufgrund des hohen Auslastungsgrads der vorhandenen Parkstände in der Baumschulenstraße erfolgt ein Großteil der Anlieferungen durch ein Parken in zweiter Reihe (siehe Abbildung 2-30). Insbesondere im Zentrumsbereich zwischen der Frauenlobstraße und der Köpenicker Landstraße führt dies zu einer einstreifigen Führung des Kfz-Verkehrs. Entsprechend der Bedarfe für den Wirtschaftsverkehr ist in der nachfolgenden Neugestaltung der Geschäftsstraße auf ein ausreichendes Maß an Parkmöglichkeiten zu achten. Angesichts der Dichte an Geschäften sind – falls realisierbar – Lieferzonen von idealerweise 15 m, mindestens jedoch 10 m Länge zu errichten. Um Nutzungskonflikte mit der Anwohnerschaft zu minimieren, können diese als temporäre Lieferzonen ausgewiesen werden.



Abbildung 2-30 Parken in zweiter Reihe durch Wirtschaftsverkehr

Zusammenfassung Parkraumerhebung

Die Betrachtung der Parkraumauslastung ergibt, dass die erste Voraussetzung zur Einrichtung von Parkraumbewirtschaftungszonen – die sich in dem Auslastungsgrad widerspiegelt – innerhalb des Untersuchungsgebiets erfüllt ist. Demnach dienen als Orientierung für eine verkehrliche Begründung hierbei die Erfahrungswerte von einer durchschnittlichen Parkraumauslastung von 90 %, sowie ein durchschnittlicher Anteil an gebietsfremden Langzeitparkern von 20 % bzw. 25 %. Angesichts eines Anteils von bis zu 30 % an Langzeitparkern ist die zweite Voraussetzung ebenfalls gegeben. Da der Untersuchungsraum im Zuge dieser Verkehrsuntersuchung nur einen Teil des Ortsteils Baumschulenweg abdeckt, sind durch die verantwortlichen Verwaltungsstellen weiterführende

Parkraumuntersuchungen zur Prüfung der Einrichtung von Parkraumbewirtschaftungszonen anzustoßen.

2.4 Unfallanalyse

Folgend wird eine Analyse der polizeilichen Unfalldaten aus dem Untersuchungsgebiet vorgenommen. Die folgende Abbildung 2-31 zeigt die erfassten Unfälle differenziert nach Unfallarten sowie die statistisch signifikanten Unfallhäufungsstellen im nördlichen Teil des LZQ-Gebiets. Als Häufungsstelle gelten gemäß der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) Orte, an denen

- 3 Unfälle mit schwerem Personenschaden oder getöteten Personen in drei Jahren oder
- 5 Unfälle mit mindestens leichtem Personenschaden in 3 Jahren oder
- 5 gleichartige Unfälle innerhalb eines Jahres aufgetreten sind.

Unfallanalyse Ortsteil Plänterwald

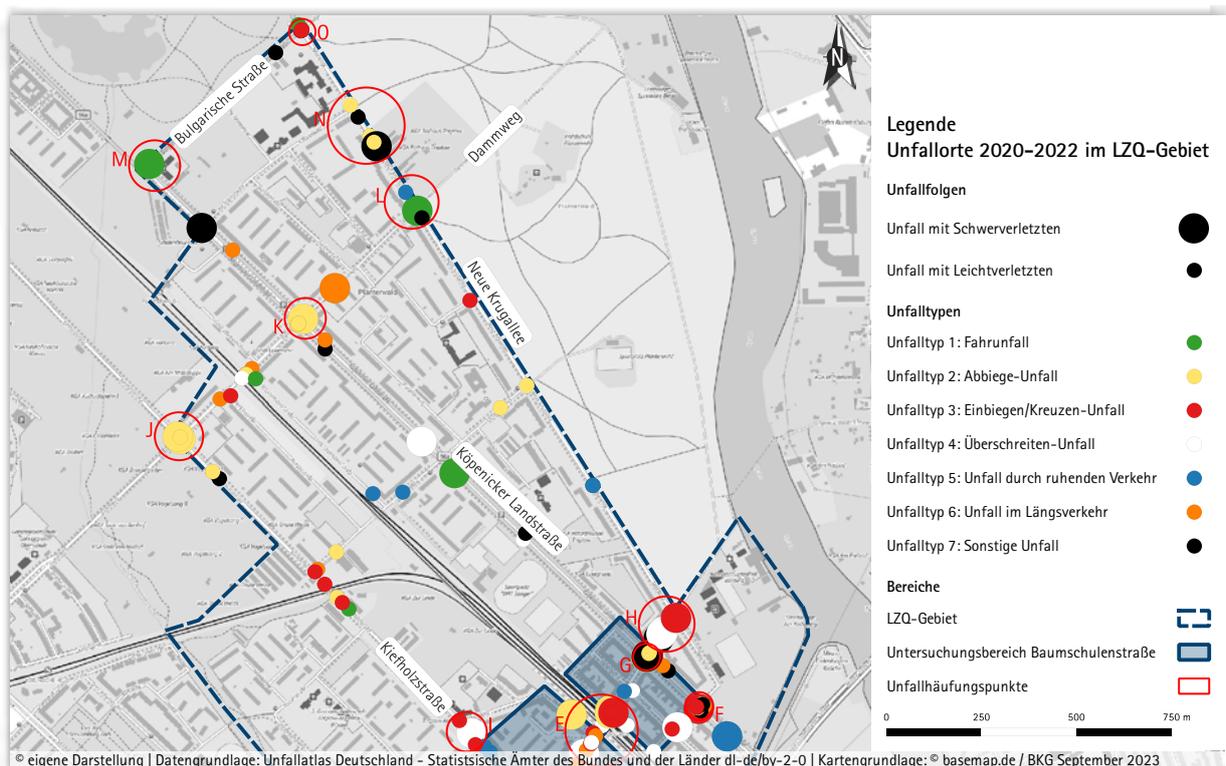


Abbildung 2-31 Unfallfälle und Unfallhäufungsstellen 2020 - 2022 im nördlichen LZQ-Gebiet | Gesamt

Im Ortsteil Plänterwald können insbesondere an den verkehrsbelasteten Kreuzungsstellen der Köpenicker Landstraße sowie entlang des Dammwegs Unfallhäufungsstellen (UHS) ausgemacht werden. Auffällig ist ebenso die Neue Krugallee, auf der es zwischen dem Dammweg und der

Bulgarischen Straße auf relativ kurzer Strecke mehrere UHS auftreten. Unfälle, die durch Ab- und Einbiegende Fahrzeuge verursacht werden, stellen den Großteil an Unfalltypen dar. Eine detaillierte Ansicht der UHS ist der Anlage 6 zu entnehmen. Im Hinblick auf die schwächeren Verkehrsteilnehmenden sind folgend für den gleichen Betrachtungszeitraum Unfälle mit Fuß- und Radverkehrsbeteiligung herausgestellt.

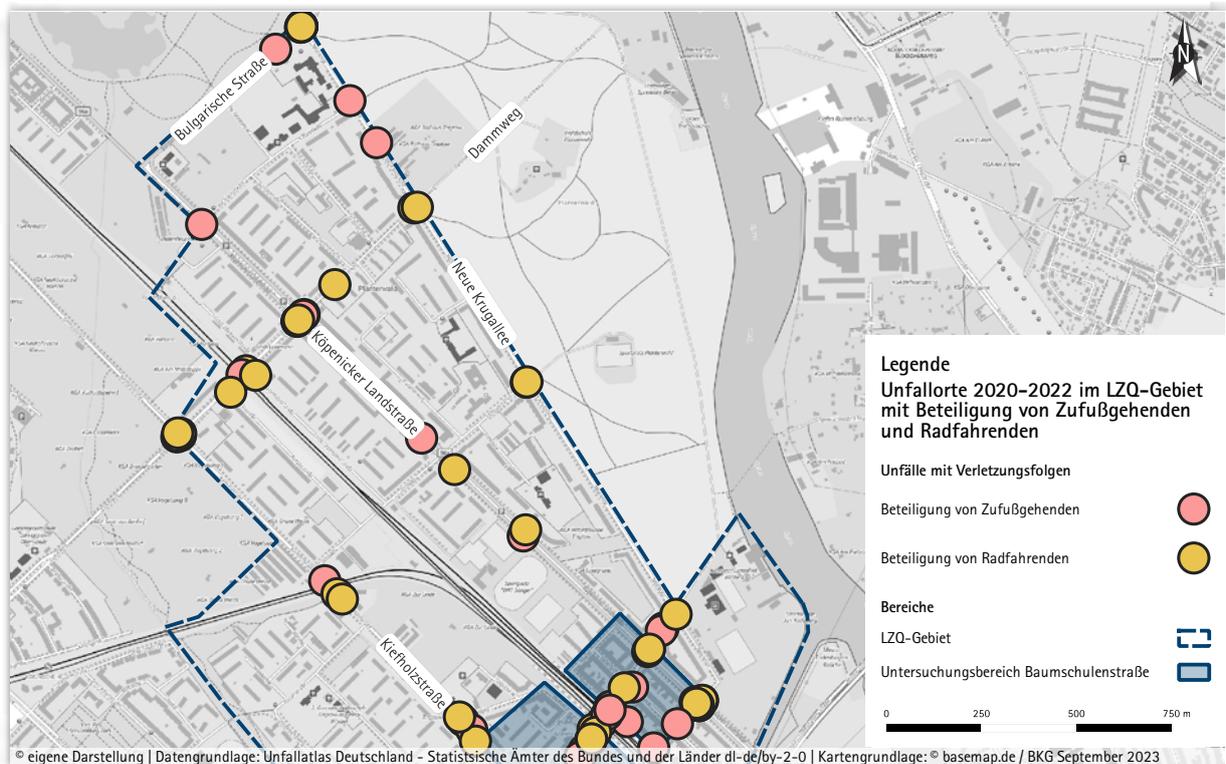


Abbildung 2-32 Unfallfälle und Unfallhäufungsstellen 2022 - 2022 im nördlichen LZQ-Gebiet | Fuß und Rad

Es wird deutlich, dass in Plänterwald der Dammweg als auch die Neue Krugallee die Schwerpunkte für Unfälle mit Fuß- und Radverkehrsbeteiligung sind. Hier gilt es in weiteren Schritten die Verkehrsführungen als auch die Kreuzungsbereiche eindeutig und sicher zu gestalten.

Unfallanalyse Ortsteil Baumschulenweg mit Fokusbereich Baumschulenstraße

Weiterführend sind in Abbildung 2-33 Unfälle sämtlicher Unfalltypen für die Baumschulenstraße und der angrenzenden Gebiete dargestellt. Demnach stellt nahezu jeder Kreuzungspunkt der Geschäftsstraße einen Unfallhäufungspunkt dar. Neben den statistisch erwartbaren Unfallorten an den größeren, verkehrsbelasteten Knotenpunkten der Sonnenallee und Köpenicker Landstraße gibt die Abbildung auch Aufschluss über kleinere, unfallbelastete Kreuzungen. Demnach ist in der folgenden Maßnahmenerarbeitung ein Fokus auf die Kreuzungen Kieffholzstraße / Mosischstraße, Köpenicker Landstraße / Rodelberger Weg, die Fußgängerfurt der Baumschulenstraße auf Höhe der Volkshochschule als auch der Streckenabschnitt der Baumschulenstraße im Bereich der S-Bahnunterführung zu legen.

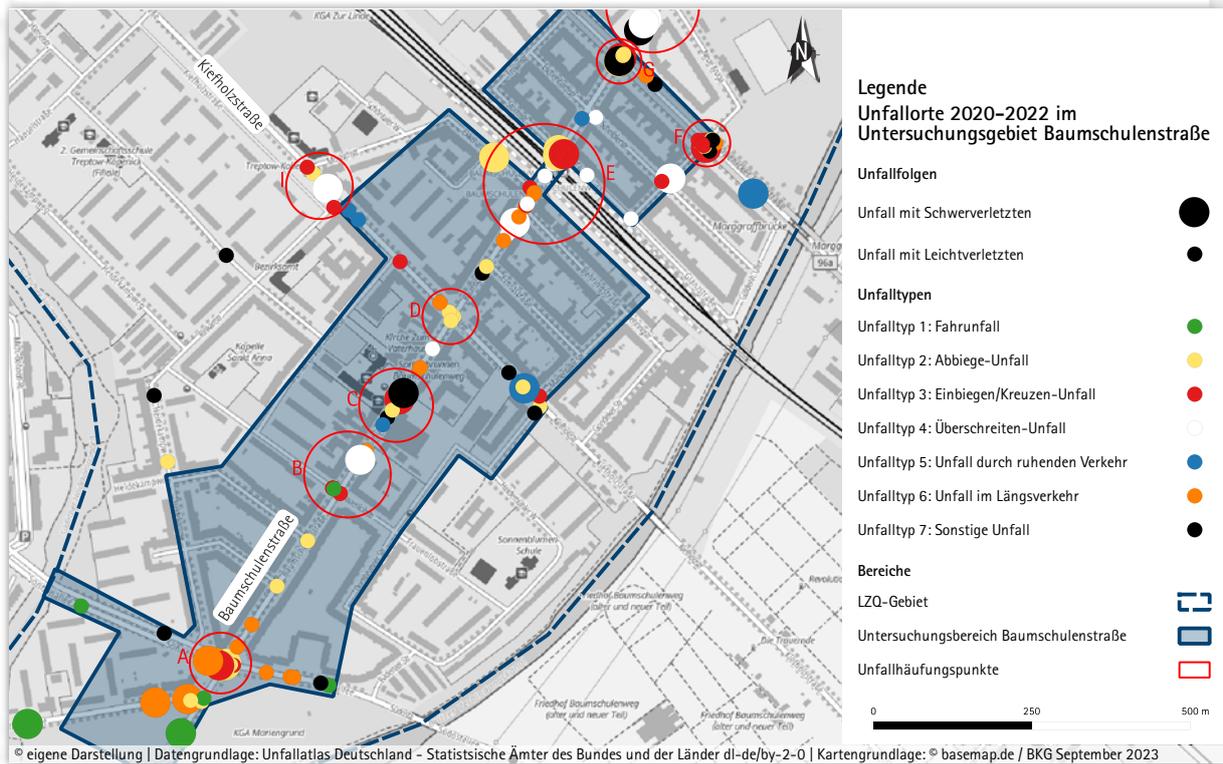


Abbildung 2-33 Unfallfälle und Unfallhäufungsstellen 2020 - 2022 im nördlichen LZQ-Gebiet | Gesamt

Der differenzierte Blick auf die nachfolgende Unfallkarte mit Beteiligung von Fuß- und Radverkehr untermauert die Notwendigkeit, an den oben genannten Verkehrsräumen die Rahmenbedingungen für zu Fuß gehende und Radfahrende zu verbessern. Insbesondere das Umfeld des S-Bahnhofs Baumschulenweg stellt eine schwerwiegende Unfallhäufungsstelle für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden dar. Sämtliche Unfallhäufungsstellen befinden sich an Knotenpunkten oder Streckenabschnitten des übergeordneten Straßennetzes des Landes Berlin. Zu erarbeitende Maßnahmen sind im Einvernehmen des Bezirksamtes und der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt zu erarbeiten.

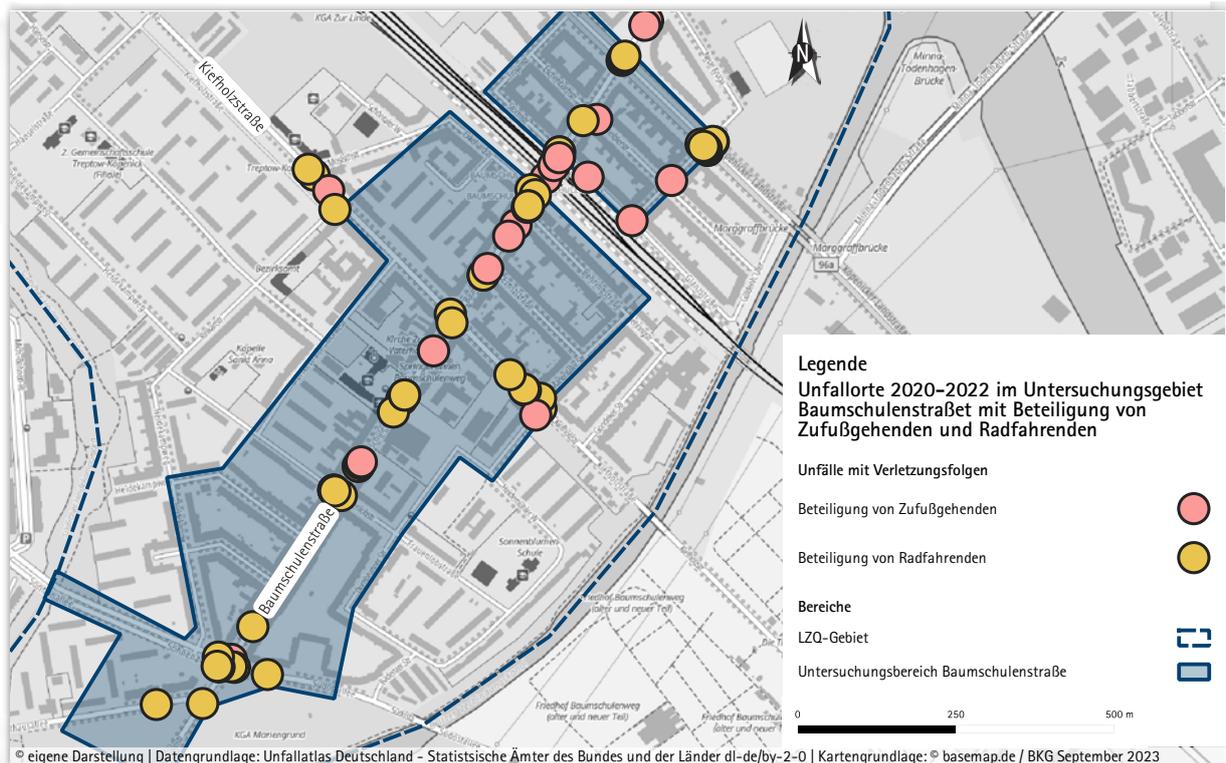


Abbildung 2-34 Unfallfälle und Unfallhäufungsstellen 2022 - 2022 im nördlichen LZQ-Gebiet | Fuß und Rad

2.5 Klima, Lärm- und Schadstoffemissionen

Thermische Belastung

Die thermische Situation in Abbildung 2-35 ist auf den bebauten Flächen des Untersuchungsgebiets überwiegend als weniger günstig bis ungünstig einzuordnen. Insbesondere entlang des zentralen Geschäftsbereichs der Baumschulenstraße kommt es aufgrund des hohen Versiegelungsgrads zu kritischen, hitzebelasteten Siedlungs- und Aufenthaltsbereichen. Um die thermische Belastung angesichts zu erwartender Temperatursteigerungen durch den Klimawandel abzumildern, ist im Sinne einer stadtklimagerechten Entwicklung die Errichtung von zusätzlichen Grünanlagen geboten. Im Kontrast zu wärmespeichernden Baumaterialien kühlen diese nachts deutlich schneller ab und tragen zu einer besseren Versickerung als auch Luftreinhaltung bei. Zudem kommt den umliegenden Grün- und Freiflächen an den Rändern des Untersuchungsgebiets eine hohe Schutzwürdigkeit zu.

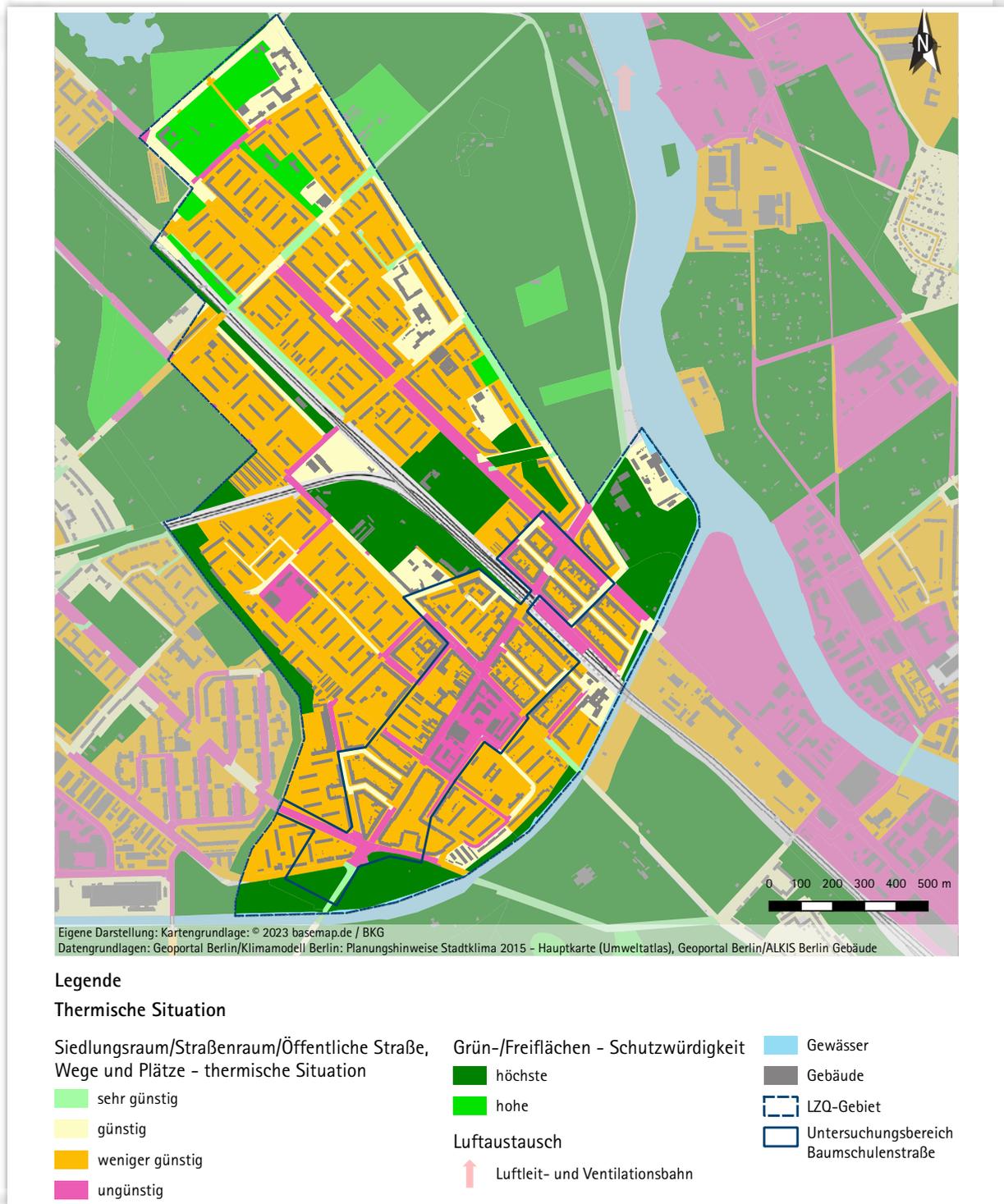


Abbildung 2-35 Thermische Situation

Luftbelastung

Gemäß der 2023 erhobenen Verkehrsmengen im Fokusbereich der Baumschulenstraße illustriert Abbildung 2-36 die bestehende Luftbelastung durch verkehrsbedingte Feinstaubemissionen (PM10) und Stickstoffdioxid (NO₂). Das hohe tägliche Kfz-Aufkommen schlägt sich demnach in

einer mäßigen Belastung auf der Baumschulenstraße und der Köpenicker Landstraße nieder, welche bei langfristiger Einwirkung zu schädigenden Auswirkungen der Gesundheit führen können.

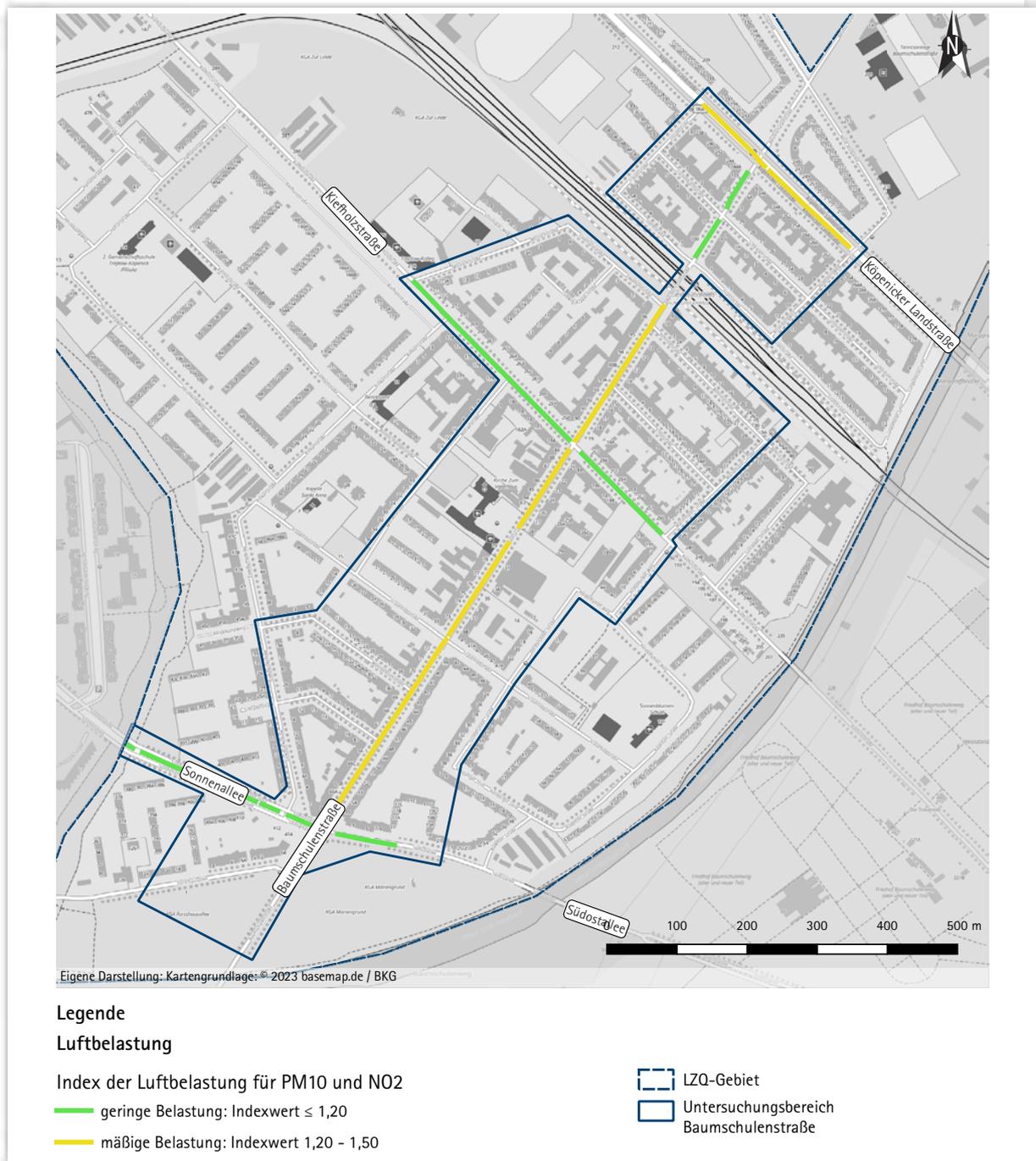


Abbildung 2-36 Luftbelastung

Lärmbelastung

Folgend wird der verkehrsbedingte Lärm als bedeutender Indikator für weitreichende Auswirkungen auf die Gesundheit dargestellt. Während die Schwelle zu gesundheitsgefährdenden Emissionen noch strittig sind, setzt das Bundesverwaltungsgericht diese auf 60 dB(A) nachts und 70 dB(A)

tags an. Die Bezeichnung dB(A) beschreibt dabei einen gemittelten Dauerschallpegel in der Einheit Dezibel. Die Abbildung 2-37 und Abbildung 2-38 stellen die bestehenden verkehrsbedingten Emissionsbelastungen an der nächstgelegenen Bebauung für die Zeitraum von 06:00 - 22:00 Uhr sowie 22:00 - 06:00 Uhr dar.

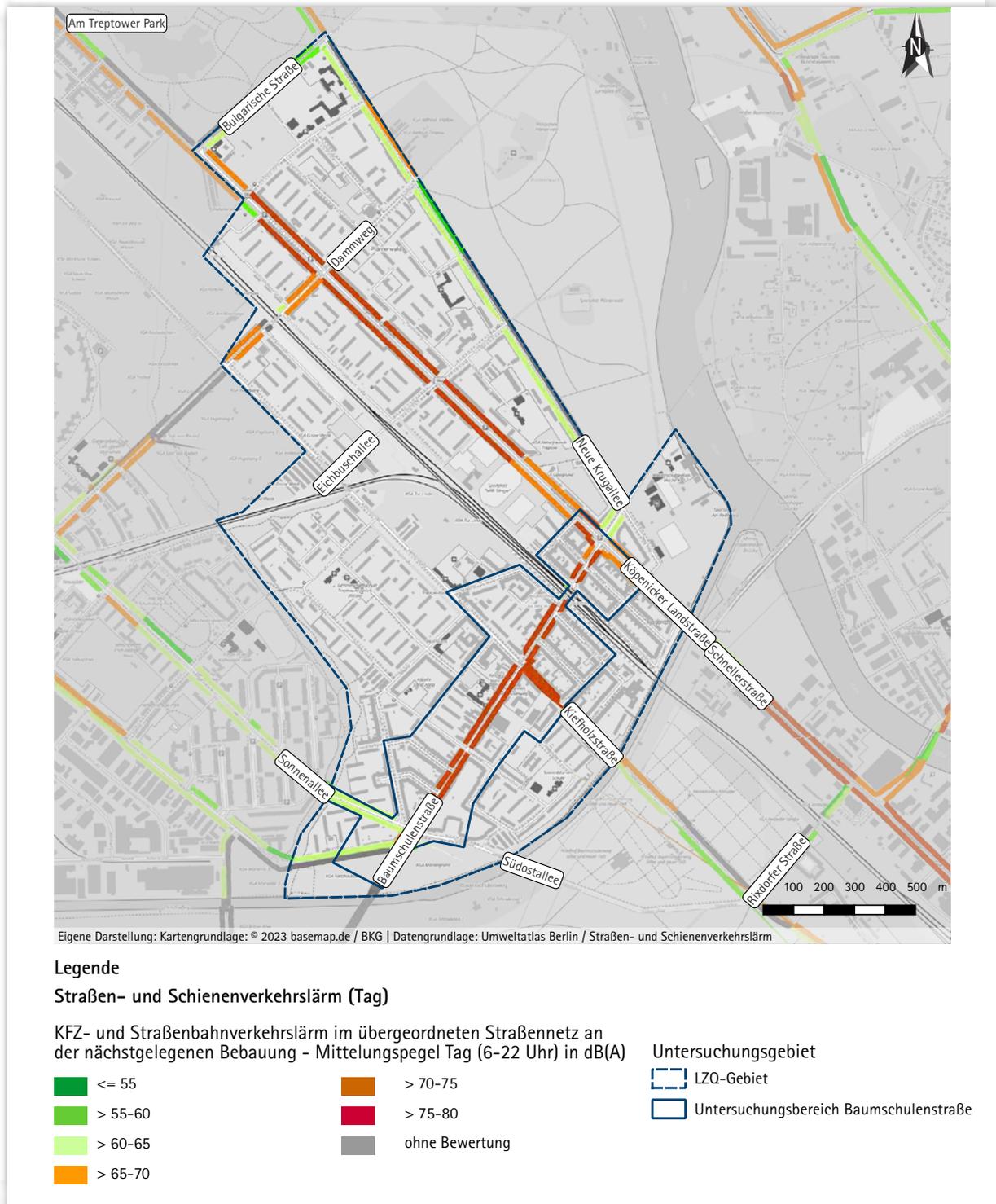


Abbildung 2-37 Lärmbelastung 06:00 - 22:00 Uhr

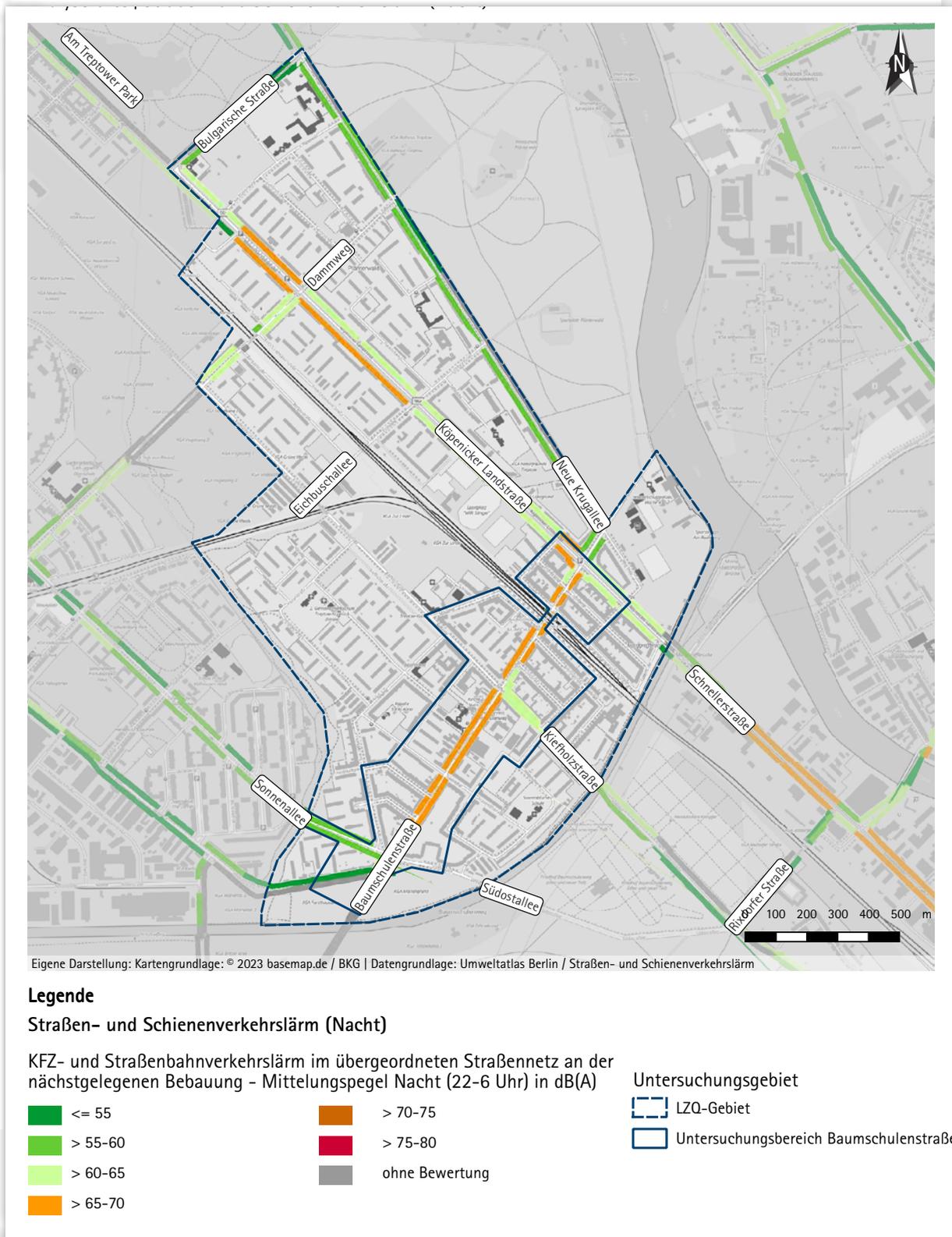


Abbildung 2-38 Lärmbelastung 22:00 - 06:00 Uhr

In der Betrachtung beider Lärmkarten wird deutlich, dass die Verkehrsbelastung der Köpenicker Landstraße und der Baumschulenstraße zu hohen Lärmbelastungen des angrenzenden Straßenraumes führt. Der tagsüber resultierende Lärmpegel von 75 - 80 dB(A) verhindert die für die Geschäftsstraße gewünschte Aufenthaltsqualität grundlegend, wobei auch nachts mit über

70 - 75 dB(A) die Maximalwerte für einen erholsamen Schlaf überschritten werden. Einfluss auf die Lärmbelastung hat neben der hohen Verkehrsmenge an sich hat dabei auch der relativ hohe Schwerverkehrsanteil von bis zu 6 % entlang der Baumschulenstraße.

2.6 Problemlagen, Herausforderungen, Chancen

Das Fördergebiet Baumschulenstraße - Köpenicker Landstraße stellt sich mit zahlreichen zum Teil komplexen Konflikt- und Problemlagen, aber auch mit Chancen und Potenzialen dar. Die umfangreichen Analysen zeigen im Ergebnis insbesondere im näheren Umfeld der Baumschulenstraße einen Entwicklungs- und Anpassungsbedarf. Für das erweiterte Untersuchungsgebiet der beiden Ortsteile Baumschulenweg und Plänterwald illustriert zunächst die folgende Abbildung 2-39 die Konfliktpunkte der einzelnen Themenfelder, welche die Grundlage für die darauffolgende Maßnahmenfindung bilden. Die Konfliktpunkte entstammen dabei zum einen der Bestandsanalyse als auch den Hinweisen, die im Zuge der Beteiligungsformate aufgenommen werden konnten.

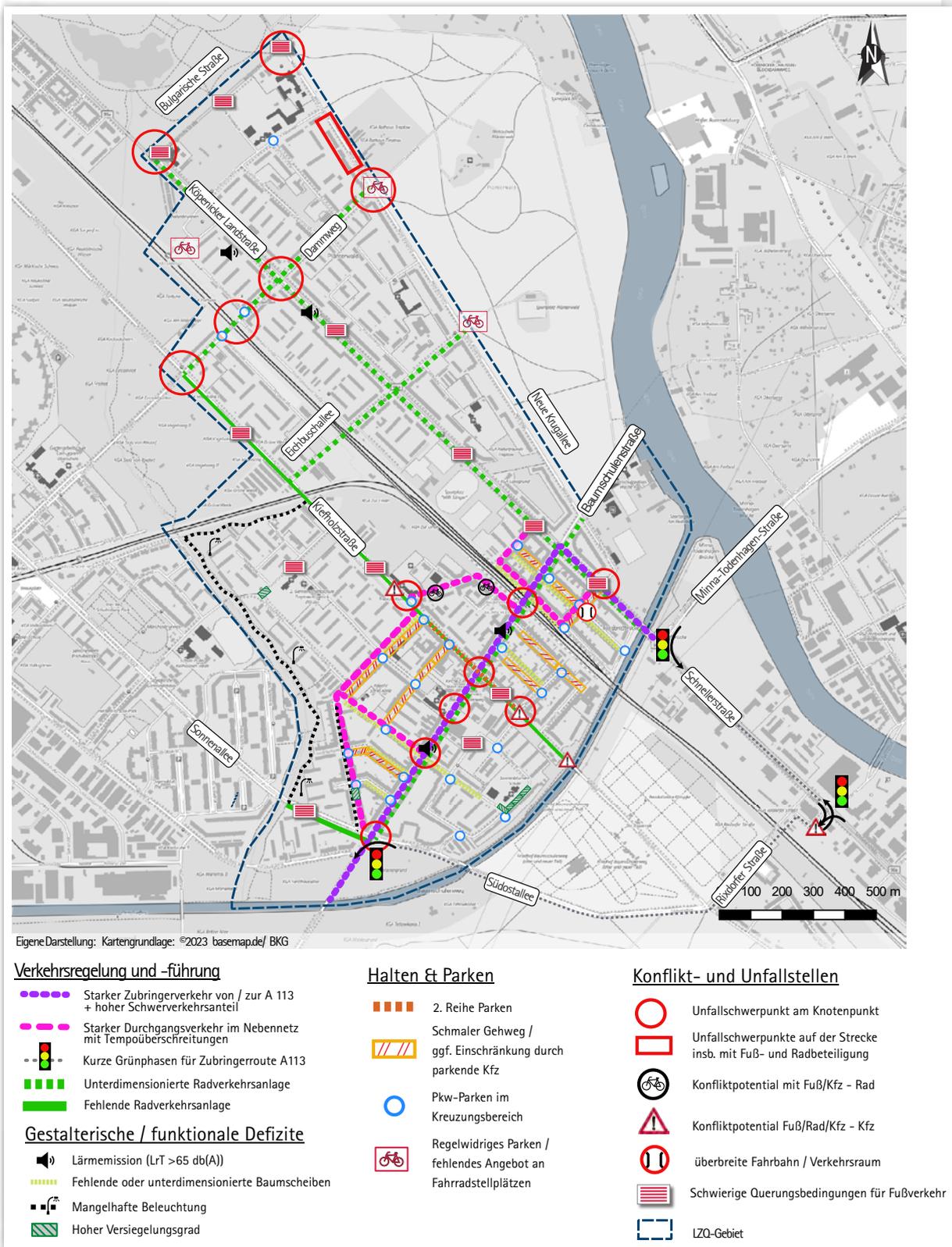


Abbildung 2-39 Konfliktplan LZQ-Gebiet

Es wird deutlich, dass der Kfz-Verkehr im Umfeld der Baumschulenstraße zu erheblichen Belastungen für die Anwohnerschaft und die Nutzenden der Geschäftsstraße führt. Neben dem überörtlichen Durchgangsverkehr entlang der Baumschulenstraße finden sich auch innerhalb der umlie-

genden Wohngebiete Umgehungsrouten, welche zur Umfahrung von signalisierten Knotenpunkten genutzt werden. Hierzu zählen der Rodelbergweg – Glanzstraße (unterstützt durch eine überbreite Fahrbahn, die zu Geschwindigkeitsüberschreitungen führt), die Ekkehardstraße – Mosischstraße als auch die Rinkartstraße – Heidekampweg. Angesichts der Schutzbedürftigkeit hinsichtlich der Lärm- und Schadstoffbelastung als auch der Verkehrssicherheit sind hier verkehrsberuhigende, bzw. -lenkende Maßnahmen zu entwickeln. Um die Nutzung der Umgehungsrouten entlang der Südostallee – Rixdorfer Straße zu fördern, ist u.a. eine Anpassung der Signalisierungskonzepte für die betreffenden Knotenpunkte durch die zuständigen Verwaltungsstellen der SenMVKU zu prüfen.

Aufgrund des hohen Parkdrucks für den ruhenden Verkehr kommt es in den Wohngebieten der Baumschulenstraße zu Belastungen für den Fuß- und Radverkehr. Neben Falschparkenden in Kreuzungsbereichen stellen teils auf dem Gehweg parkende Fahrzeuge Einschränkungen dar. Für den Lieferverkehr in der Baumschulenstraße und Kiefholzstraße sind künftig Liefer- und Ladezonen einzurichten, um das Parken in zweiter Reihe zu reduzieren.

Für den Radverkehr sind die Errichtung, bzw. der Ausbau von bestehenden Anlagen zu prüfen. Hohe Priorität besitzen dabei die Baumschulenstraße, der Abschnitt der Sonnenallee und die Kiefholzstraße nördlich wie südlich der Baumschulenstraße. Da es an den S-Bahnhöfen Baumschulenweg und Plänterwald und Zugangsorten in den Plänterwald an Radabstellmöglichkeiten in ausreichender Anzahl als auch in qualitativer Form (Wetterschutz, Sicherheit) fehlt, sind es zu regelwidrigem Parken.

Für den Fußverkehr sind zum einen die Knotenpunktbereiche hinsichtlich der Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit umzugestalten. Aufgrund teils längerer Streckenabschnitte ohne Querungsmöglichkeit kommt es zudem zu einer hohen Trennwirkung, welche zu Fuß Gehende entweder einen Umweg auferlegt oder zu teils risikoreicher Querung der Fahrbahn führt. Grundsätzlich ist an allen Unfallhäufungsstellen zu prüfen, wie durch bauliche oder organisatorische Maßnahmen die Sicherheit verbessert werden kann.

Fokusbereich Baumschulenstraße

In der folgenden Abbildung 2-40 sind die bestehenden Konfliktpunkte für den Fokusbereich der Baumschulenstraße dargestellt. Wie bereits in den vorangegangenen Kapiteln der Bestandsanalyse festgestellt, wird die zentrale Geschäftsstraße sowie die umliegenden Wohnstraßen von ortsfremden Durchgangsverkehren belastet, welcher in Kombination mit der vorherrschenden Verkehrsführung und der momentanen Straßenraumaufteilung zu Unfallpotentialen sowie Lärm- und Schadstoffbelastungen führt. Abstellmöglichkeiten für den Rad- und Lieferverkehr sind in entlang der Geschäftsmeile nahezu nicht vorhanden, während der motorisierten Individualverkehr (MIV)

aufgrund der Parkraumnachfrage und gebietsfremder Langzeitparker unter großem Druck steht. Den größten Nachteil trägt hierdurch in Summe der Fußverkehr, welcher die Baumschulenstraße als emissionsbelasteten und tendenziell gefährlichen Ort statt als attraktives Quartierszentrum mit Aufenthaltsqualität wahrnimmt. In der folgenden Maßnahmenarbeit sollte folglich der Fokus auf die schwächsten Verkehrsteilnehmer und eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs gelegt werden.

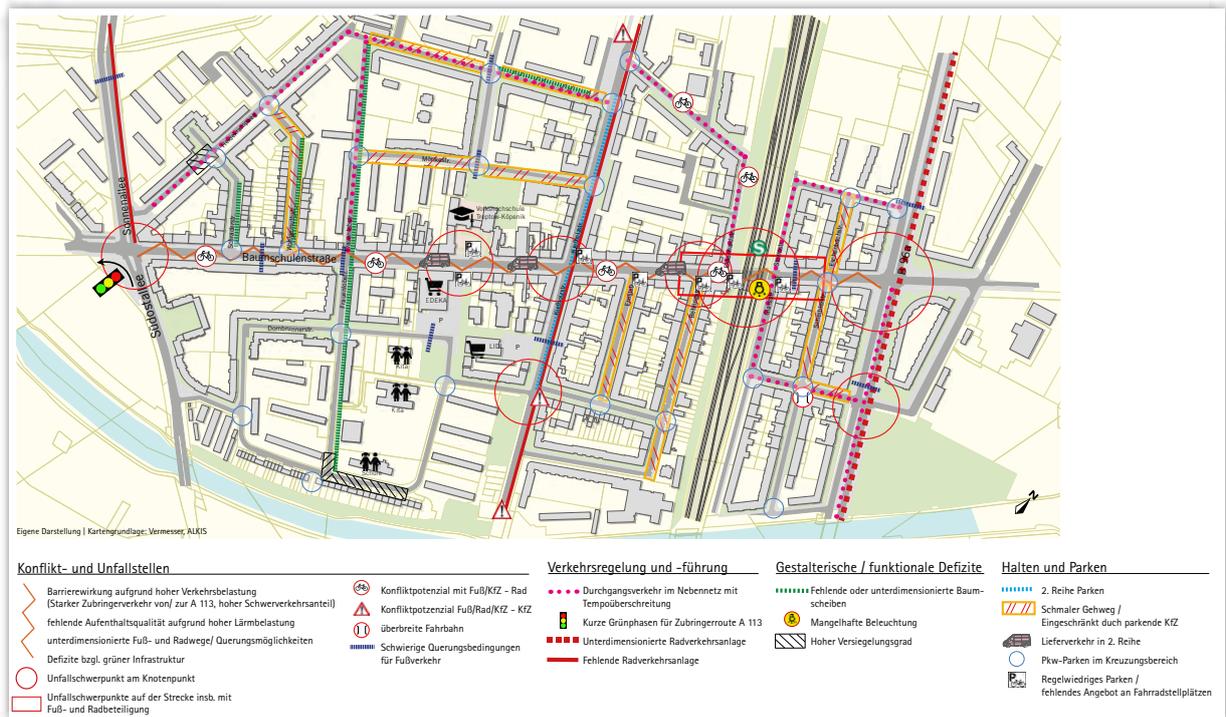


Abbildung 2-40 Konfliktplan Baumschulenstraße

3 Konzeptentwicklung

Im folgenden Kapitel werden die Ergebnisse des entwickelten Maßnahmenkonzepts dargestellt und erläutert. Die Erarbeitung erfolgte auf Basis der vorangegangenen Bestands- und Konfliktanalyse sowie den Ergebnissen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung (siehe Kapitel 1.3). Zunächst werden Leitziele formuliert, welche maßgebend für die Ableitung konkreter Schwerpunkte im Maßnahmenkonzept sind. Anschließend werden für das erweiterte Untersuchungsgebiet Maßnahmen zur Verkehrsführung als auch bauliche wie organisatorische (betriebliche) Maßnahmen aufgezeigt. Hiernach erfolgt eine ausführliche Variantenuntersuchung zur Neugestaltung des Fokusbereichs bzw. der Baumschulenstraße, die in einer tiefgehenden Erörterung der Vorzugsvariante mündet.

3.1 Maßnahmenvorschläge der Anwohner:innen/Initiativen

Aus dem Treffen mit den Akteuren der Baumschulenstraße im Zuge der Verkehrsuntersuchung (Kiezspaziergang, Infostand, Gespräch mit Gewerbetreibenden) als auch aus den im Rahmen der Erarbeitung des ISEK durchgeführten Beteiligungsprozesse¹² im Sommer 2020 ergaben sich bereits konkrete Maßnahmenvorschläge, welche im hier vorliegenden Konzept geprüft und größtenteils Berücksichtigung gefunden haben. Zentrale Maßnahmenvorschläge sind u.a.:

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr durch Flächenumnutzung auf der Baumschulenstraße
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr durch Schaffung von engmaschigen, sicheren Querungsmöglichkeiten
- Errichtung von Radverkehrsanlagen auf der Baumschulen-, der Kieffholz- und der Köpenicker Landstraße
- Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf der Baumschulenstraße und Umgebung, Fahrstreifenreduzierung auf der Baumschulenstraße für den Kfz-Verkehr
- Durchgängig Tempo 30 auf der Baumschulenstraße

¹² Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG: Auswertung Beteiligungsprozess im Rahmen des ISEK Baumschulenstraße - Köpenicker Landstraße

3.2 Leitbildentwicklung

Auf Grundlage der identifizierten Probleme, Mängel und Defizite und unter Berücksichtigung der gesammelten Hinweise wurden konkrete Zielstellungen bzw. Leitbilder definiert (siehe Abbildung 3-1):

Unter dem übergeordneten Ziel, die Baumschulenstraße zu einer attraktiven und lebendigen Quartiersachse und Geschäftsstraße mit Raum für sichere und nachhaltige Mobilität werden zu lassen, wurden für die unterschiedlichen Verkehrsarten und Elemente der Straßenraumgestaltung für den Ortsteil Baumschulenweg und die Baumschulenstraße folgende Leitbilder entwickelt.

- Qualitätsvoll gestalteter Straßenraum der Baumschulenstraße bietet Raum für verschiedene Nutzungsangebote
- Durchgangsverkehr (insbesondere Schwerverkehr) wird in der Baumschulenstraße reduziert und in den Nebenstraßen verhindert
- Zufußgehen ist in der Baumschulenstraße / in Baumschulenweg komfortabel, barrierefrei und sicher
- Baumschulenweg ist sicher und komfortabel für den Radverkehr
- Liefern und Laden passiert in Baumschulenweg ohne Stress und ohne Gefahr
- Klimaorientierte Straßenraumgestaltung schafft Aufenthaltsqualität und trägt zum Klimaschutz bei.

Die Zielstellungen bilden die Grundlage für eine klare Vision und strategische Ausrichtung für die Umgestaltung der Baumschulenstraße. Sie dienen als Orientierung für Entscheidungen und sorgen dafür, dass alle vorgeschlagenen Maßnahmen im Einklang miteinander und in einem gefassten Rahmen stehen.

Die folgende Abbildung 3-1 fasst die Leitbilder zusammen.



Abbildung 3-1 Leitbilder Baumschulenstraße

3.3 Maßnahmen für das erweiterte Untersuchungsgebiet

Im Folgenden werden die Maßnahmen für das weitere Untersuchungsgebiet bzw. LZQ-Gebiet gegliedert nach Maßnahmenswerpunkten beschrieben und dargestellt. Maßnahmen, welche den Fokusbereich und damit die Baumschulenstraße im Zuge des Entwurfs im Detail betreffen, werden im nachfolgenden Kapitel 3.4 erläutert.

3.3.1 Maßnahmen Fuß- und Radverkehr

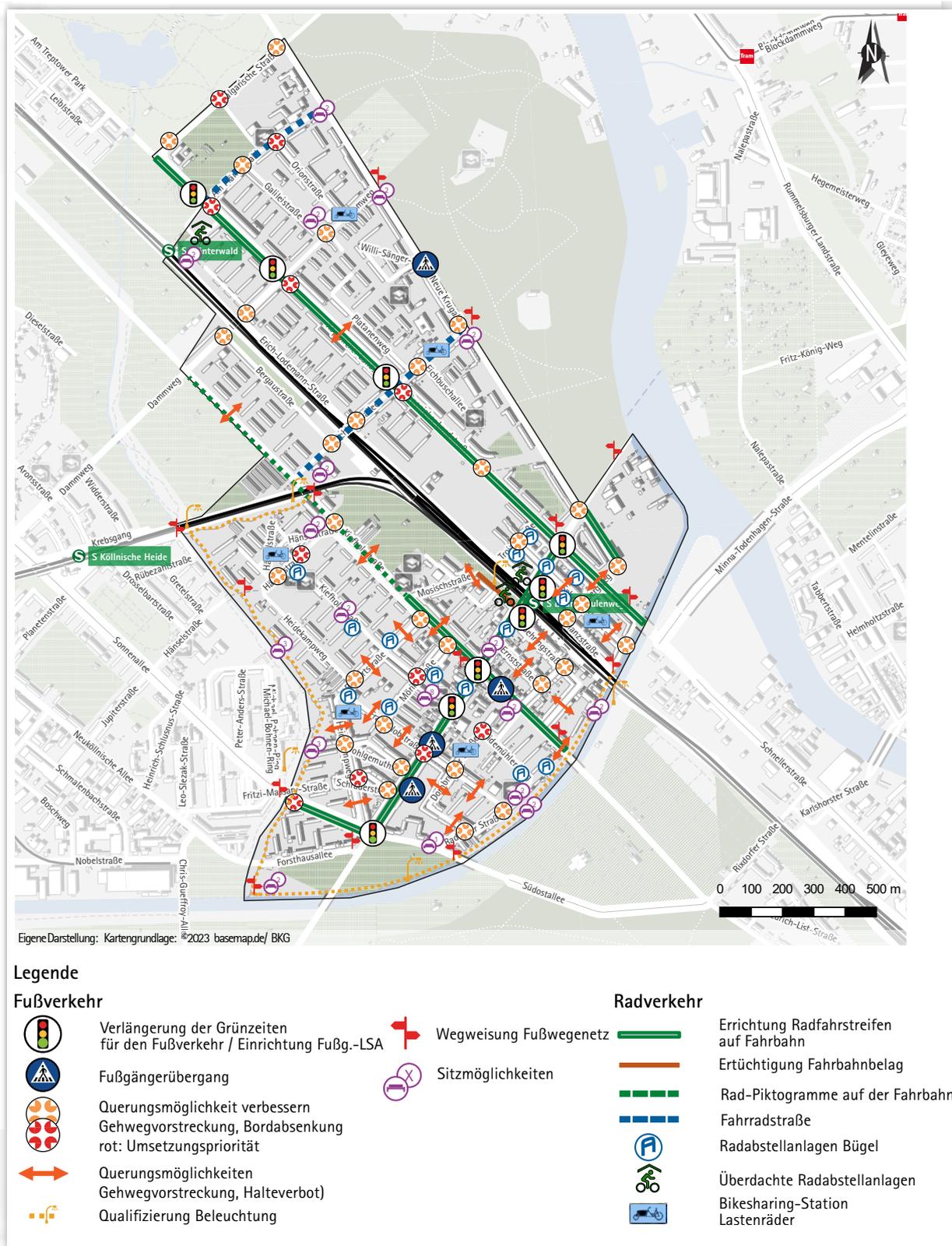


Abbildung 3-2 Maßnahmenkarte Fuß- und Radverkehr

Maßnahmen Fußverkehr

Um sowohl den Komfort als auch die Sicherheit für die Zufußgehenden an signalisierten Knotenpunkten zu erhöhen, wird entlang der Baumschulenstraße und der Köpenicker Landstraße die Prüfung zur Anpassung der Lichtsignalisierungskonzepte empfohlen. Dabei ist die Länge der Grünzeiten mit den zuständigen Personen der Senatsabteilung IV (Verkehrsmanagement) abzuwägen, und damit zu entscheiden, an welchen Stellen der Verkehrsfluss des Fußverkehrs dem des Kfz-Verkehrs übergeordnet werden kann. Um die Freiraumachse des Stadtteilzentrums zu stärken und die Trennwirkung der Baumschulenstraße zu reduzieren, wird eine Erhöhung der Grünzeiten für den Fußverkehr insbesondere zwischen der Sonnenallee - Südostallee und der Köpenicker Landstraße empfohlen.

Für Querungsbedarfe innerhalb der Wohnquartiere im Plänterwald und Baumschulenweg wird zudem angeraten, mit Hilfe von einzelnen Halteverboten oder auch (zunächst markierten, später baulichen) Gehwegvorstreckungen auf Streckenabschnitten für ein zusammenhängendes Wegenetz zu sorgen. An jedem der künftigen als auch bestehenden Knotenpunktbereichen ist unter Berücksichtigung aller Gruppen wie z.B. Kindern und Senioren auf eine barrierefreie und übersichtliche Gestaltung (gemäß der Ausführungsvorschriften für Geh- und Radwege) zu achten. Angesichts der bereitzustellenden Finanzmittel sowie der bestehenden Einsparungszwänge im Berliner Haushalt ist eine Umsetzungspriorisierung notwendig. Entsprechend der in Kapitel 2.1 ermittelten Hauptwegeverbindungen sind folglich zuvorderst die Querungsbereiche entlang der Freiraumachse zwischen der Sonnenblumen-Grundschule und der Schule am Kampgraben als auch entlang der Hauptverkehrsachsen in der Baumschulen- und Köpenicker Landstraße zu verbessern.

Neben der Fortbewegung und dem Queren von Straßen an sich ist auch in den Bereichen Aufenthaltsqualität und Naherholung der Fußverkehr zu fördern. Unter Berücksichtigung der angrenzenden Grünanlagen im Norden als auch Süden des Untersuchungsgebiets ist entlang des Heidekampgrabens und des Britzer Zweigkanals die Errichtung einer qualitativen Beleuchtung empfohlen. Für das Ufergelände des Britzer Zweigkanals befindet sich zum Zeitpunkt dieser Verkehrsuntersuchung eine Machbarkeitsstudie zur Qualifizierung des Uferweges in Erarbeitung. Um den öffentlichen Raum aufzuwerten und der Öffentlichkeit in vielen Fällen erst zugänglich zu machen, ist die Bereitstellung von Bänken entlang der wichtigsten Fußwegeverbindungen eine zusätzliche Maßnahme. Als Mobilitätsverstärker für nicht nur ältere Menschen schaffen sie Orte der Zusammenkunft und des Verweilens und sind entsprechend der in der Maßnahmenkarte verteilten Positionen durch das Bezirksamt bereitzustellen. Zuletzt sind die Hauptwegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr zu wichtigen Orten der Naherholung als auch zu den jeweiligen Quartierszentren durch eine ausreichende Anzahl an Wegweisern zu fördern.

Maßnahmen Radverkehr

Um die Attraktivität des Radverkehrs zu steigern, sind an zentralen Orten wie Spielplätzen, Schulen, Geschäften, aber auch vor Wohnanlagen Radabstellanlagen zu errichten. Dabei ist neben einfachen Fahrradbügeln insbesondere an den Umsteigepunkten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf ein ausreichendes Maß an sicheren und überdachten Abstellmöglichkeiten zu achten, um mit der vermehrten Nutzung aus Rad und ÖPNV eine umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl zu fördern. Als weitere Neuerung der »Shared Mobility« besteht zudem die Möglichkeit, bei Besorgungsfahrten mit mittelschwerem Waren das eigene Fahrzeug durch ein ausleihbares Lastenrad zu ersetzen. Der Einsatz von dieser Art von Bike-Sharing erfolgt stationär an zentralen Orten in der Nachbarschaft.

Neben einem ausreichenden Maß an Radabstellanlagen dient insbesondere der Ausbau und die Qualifizierung von Radverkehrsanlagen als wichtiger Beitrag zur Verkehrswende. Mit hoher Priorität ist dabei die Baumschulenstraße im Zuge des Neuentwurfs für den Radverkehr komfortabler und sicherer zu gestalten. Durch bislang fehlende Radverkehrsinfrastruktur ist in weiterführend durch die SenMVKU eine Machbarkeitsstudie für den Lückenschluss zwischen dem Knotenpunkt Baumschulenstraße / Sonnenallee - Südostallee und der Sonnenallee nördlich des Heidekampgrabens anzustreben. Angesichts der Kieffholzstraße als Teil der Radvorrangnetzes ist auch hier zwischen der Kieffholzbrücke und der Kreuzung Mosischstraße die Errichtung eines beidseitigen Radfahrstreifens tiefergehend zu prüfen. Da die Errichtung eines Radfahrstreifens oder Radweges aufgrund der geringen Querschnittsbreite der Kieffholzstraße nördlich der Mosischstraße nicht umzusetzen ist, stellen Piktogramme auf der Fahrbahn eine der wenigen Möglichkeiten dar ein Bewusstsein für die Mischnutzung des Verkehrs zu schaffen. Es zeigt sich, dass Piktogrammketten eine Maßnahme sind um die Aufmerksamkeit wie Akzeptanz der Kfz-Fahrenden zu erhöhen, die Interaktionen angenehmer zu gestalten und so die Sicherheit zu erhöhen¹³.

Um die Attraktivität für den Radverkehrs auf wichtigen Fahrradrouen zu erhöhen und auf die mangelhafte Gestaltungsmöglichkeit entlang der Kieffholzstraße einzugehen, wird zudem die Errichtung einer Fahrradstraße auf der Eichbuschallee angeregt. Diese kann als solche durch den Bezirk ausgewiesen werden, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder als solche zukünftig zu erwarten ist. Angesichts des nur ungenügend dimensionierten Radwegs von ca. 1,00 m Breite auf dem parallel verlaufenden Dammweg und der damit verbundenen Unfallgefahr stellt die Eichbuschallee als vornehmliche Erschließungsstraße zwischen der Kieffholzstraße und dem Plänterwald eine potentielle Strecke dar, den Radverkehr sicher durch das Fördergebiet zu führen. Gemäß des Berliner Leitfadens für die Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin ist in einem nächsten Schritt zunächst eine Verkehrserhebung zur Feststellung der Verkehrsmittelart durchzu-

13 BERGISCHE UNIVERSITÄT WUPPERTAL & TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN [HRSG.]: Radfahren bei geengten Verhältnissen - Wirkung von Piktogrammen und Hinweischildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit | Wuppertal, 2021

führen, auf dessen Basis die weiterführende Argumentation zur Anordnung einer Fahrradstraße aufgebaut werden kann¹⁴.

3.3.2 Maßnahmen Schulwegsicherheit

Als separaten Maßnahmenschwerpunkt stellt die folgende Abbildung 3-3 die erarbeiteten Maßnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit innerhalb des Fördergebiets dar. Demnach sind zunächst - wie bereits im vorangegangenen Kapitel erläutert - die Querungsstellen der Hauptroute für Schüler durch Gehwegvorstreckungen mit Pollern zu sichern. Um die Aufmerksamkeit der Kfz-Führenden im Umkreis der Schulen zu erhöhen und die Geschwindigkeit zu senken, können Plateauaufplasterung in Form von z.B. Fahrbahnschwellen und punktuelle Fahrbahneinengungen im Umkreis der Schulzonen helfen. Fahrbahnverschwenkungen in der Kieffholzstraße, dem Heidemühler Weg und der Frauenlobstraße mittels alternierender Parkstände oder Straßenbegrünung unterstützen die angedachte Geschwindigkeitsanordnung. In Folge der regelmäßig Chaos verursachenden Hol- und Bringeverkehre zu Schulbeginn- und Ende (»Elterntaxi«), wird zu einem generellen Halteverbot in der Nähe der Schule am Heidekampgraben geraten. Eltern, deren Kinder trotz des festen Einzugsbereiches per Fahrzeug zur Schule gebracht werden, erhalten stattdessen auf der südlichen Baumschulenstraße (für die Sonnenblumengrundschule), bzw. auf der Kieffholzstraße (für die Schule am Heidekampgraben) mehrere temporäre Parkstände, die ein sicheres Absetzen der Kinder ohne die Gefährdung anderer Schüler:innen bieten.

14 SENATSWERWALTUNG FÜR MOBILITÄT, VERKEHR, KLIMASCHUTZ UND UMWELT (HRSG.): Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin - Leitfaden, Kap. 2.3.1 | Berlin, April 2020



Abbildung 3-3 Maßnahmenkarte Schulwegsicherheit

3.3.3 Maßnahmen Kfz-Verkehr

In dem Maßnahmenpaket für den Kfz-Verkehr stellt die folgende Abbildung 3-4 zunächst die Maßnahmen zur Reduzierung der Durchgangsverkehre auf der Baumschulenstraße und innerhalb der Wohnquartiere vor. Um die ursprünglich angedachte Führung der Verkehrsströme zwischen der Minna-Todenhagen-Brücke und der A113 zu stärken, ist an den Lichtsignalanlagen entlang der gewünschten Umgehungsroute eine Anpassung der Signalisierungskonzepte erforderlich. Da künftig die Südostallee und weiterführend die Rixdorfer Straße die Bedeutung einer übergeordneten Straßenverbindung besitzt (siehe Abbildung 2-18), besteht an der vormals übergeordneten Baumschulenstraße sowie der Köpenicker Landstraße nicht mehr die Notwendigkeit, den dort fließenden Verkehr zu bevorzugen. Vielmehr ist - unter Beachtung der Leistungsfähigkeiten aller Verkehrsströme - künftig die Kapazität der Abbiegeverkehre zugunsten der Umgehungsroute zu erhöhen.

Für die Verhinderung des Durchgangsverkehrs in den Wohnquartieren nördlich und südlich der Baumschulenstraße ist die Errichtung von verschiedenen Einbahnstraßen vorgesehen. Mittels der Einfahrtsverbote an den aufgezeigten Stellen wird gebietsfremder Verkehr aus den schutzbedürftigen Gebieten unterbunden, wobei Anwohnende unter Aufwendung von nur kleinen Umwegen weiterhin den Straßenraum erreichen können. Erfahrungen in Pankow konnten aufzeigen, dass so bis zu 50 % des Kfz-Aufkommens mittels verkehrsführender Maßnahmen verhindert werden kann¹⁵. Hohe Priorität in der Umsetzung besitzt dabei der Rodelbergweg - Glanzstraße als auch die Rinkartstraße - Heidekampweg, welche laut Anwohnenden im besonderem Maße von Durchgangsverkehren belastet sind.

¹⁵ Bezirksamt Pankow von Berlin: Kiezblock Komponistenviertel | URL:<https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/mobilbericht/artikel.1295480.php>, letzter Aufruf: 02.12.2024

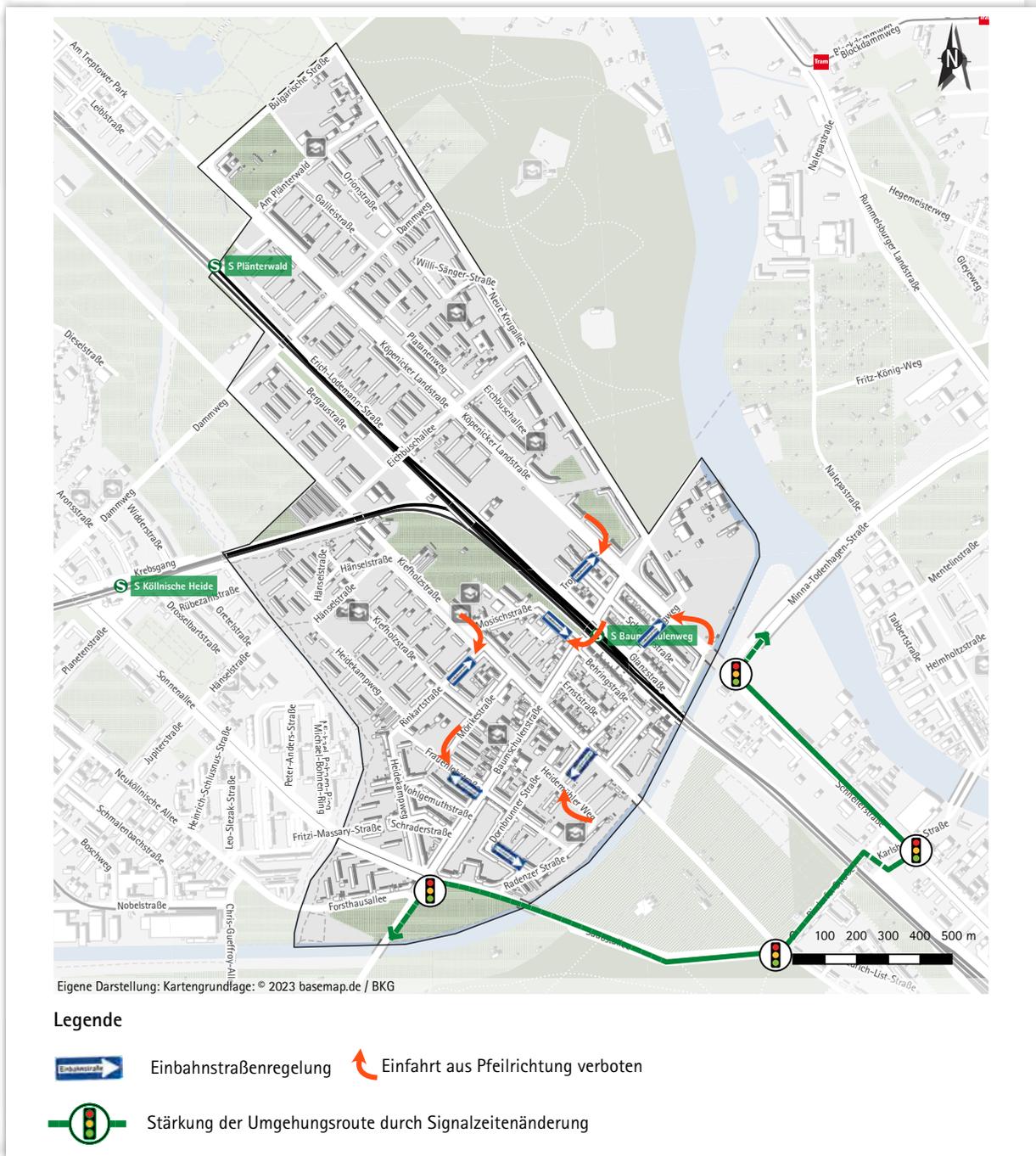


Abbildung 3-4 Maßnahmenkarte Verkehrsführung Kfz-Verkehr

Weiterführend sind in der folgenden Abbildung 3-5 bauliche wie organisatorische Maßnahmen für den Kfz-Verkehr im weiteren Untersuchungsgebiet illustriert. Um die durch den fließenden Kfz-Verkehr ausgehenden Unfallpotentiale und Lärmbelastungen durch erhöhte Geschwindigkeit zu reduzieren, wird zunächst zur Wiedereinführung von durchgehend Tempo 30 entlang der Baumschulenstraße geraten. Erforderlich wird dies auch durch Schülerverkehre, welche aufgrund einer Verschiebung der Einzugsbereiche innerhalb der Ortsteile künftig die Baumschulenstraße auf Höhe der Frauenlobstraße überqueren müssen.

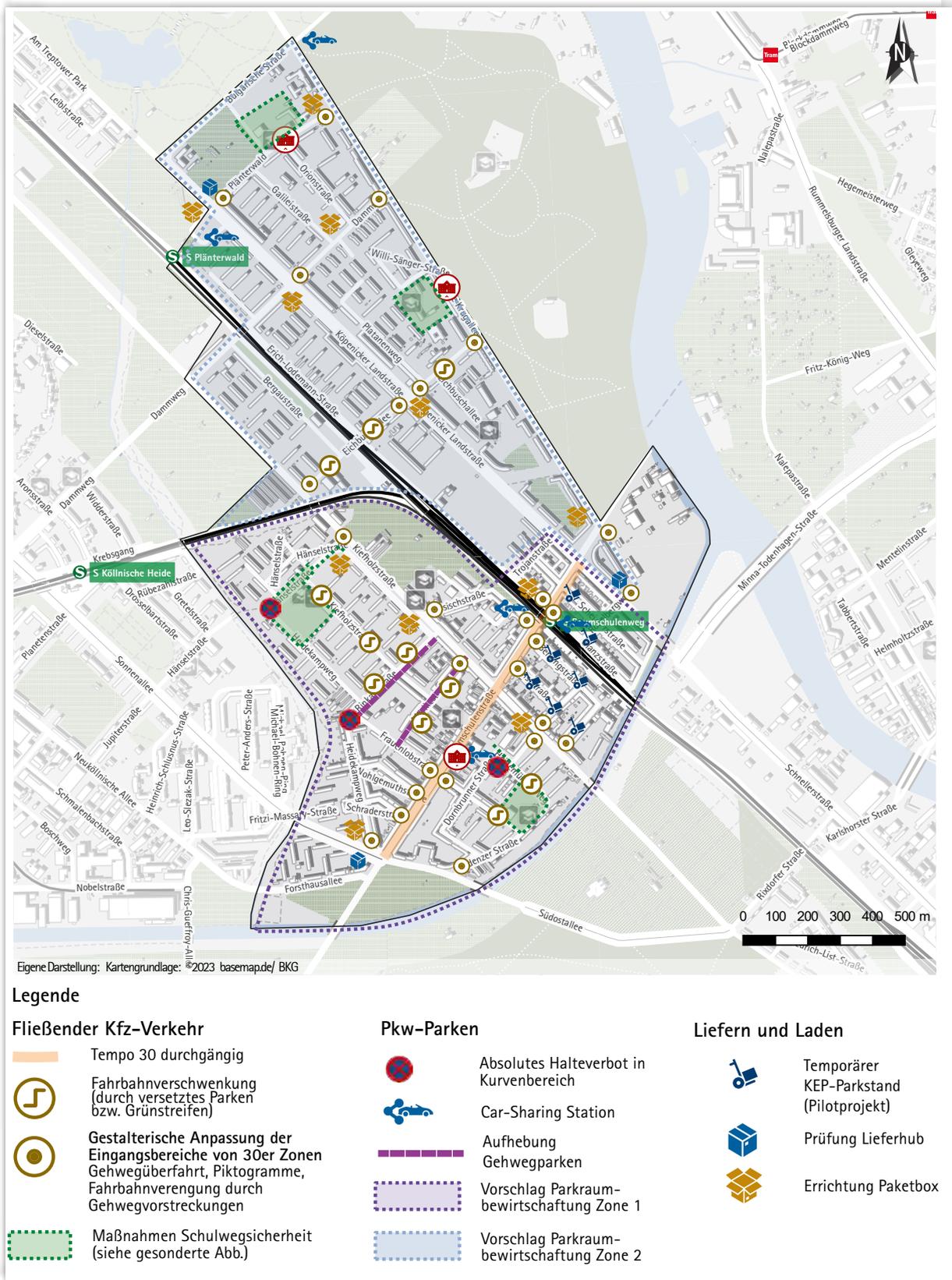


Abbildung 3-5 Bauliche und organisatorische Maßnahmenkarte Kfz-Verkehr

Als zwei weitere begleitende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung werden Fahrbahnverschwengungen in den zentralen Erschließungsstraßen sowie gestalterische

Anpassungen der Eingangsbereiche mittels z.B. Aufpflasterungen oder Gehwegvorstreckungen in den Wohnquartiere angeregt. Durch eine klare, verkehrsberuhigende Straßenraumgestaltung können Fahrgeschwindigkeiten verringert, Unfälle reduziert und der Komfort für zu Fuß Gehende und Radfahrende erhöht werden.

Für den ruhenden Kfz-Verkehr sind zur Erhöhung der Verkehrssicherheit – wie bereits in Kapitel 3.3.2 Schüler erläutert, punktuelle absolute Halteverbote in der Nähe von Schulen und Kitas, bzw. auf deren Hauptzuwegungen zu errichten. Entlang der Rinkartstraße als auch der Mörikestraße ist das sogenannte aufgesetzte, halbe Bordsteinparken zumindest punktuell zu unterbinden, um den Raumbedarfen des Fußverkehrs gerecht zu werden.

Bezüglich der Errichtung von Parkraumbewirtschaftungszonen innerhalb des Fördergebiets sind zunächst umfassendere Parkraumerhebungen notwendig. Die im Rahmen dieser Untersuchung durchgeführten Erhebung hat aufgezeigt, dass die Grundvoraussetzungen durch eine überhöhte Parkraumauslastung und einem hohen Anteil an gebietsfremden Langzeitparkern zumindest für den Ortsteil Baumschulenweg gegeben ist. Aufgrund der räumlichen Trennung zu dem Ortsteil Plänterwald wird zudem empfohlen, die weiterführenden Untersuchungen zu den potentiellen Parkraumbewirtschaftungszonen in zwei Zonen zu unterteilen.

Zur weiteren Vermeidung von Parkvorgängen in zweiter Reihe wird als Pilotprojekt die Errichtung von temporären Parkständen für Paketdienstleister vorgeschlagen. Unterstützt durch die Wirtschaftsverkehrsabteilung der SenMVKU, können demnach Parkstände in dem Zeitraum von z.B. 10:00 – 19:00 Uhr zur ausschließlichen Nutzung durch KEP-Dienste (Kurier-Express-Paket) vorgesehen werden. Diese sind grundsätzlich in der Mitte des jeweiligen Straßenzuges und zur besseren Anfahrt im optimalen Fall hinter einer Hauszufahrt zu platzieren. Um das beständig wachsende Wirtschaftsverkehrsaufkommen und die damit verbundenen negativen Folgen wie Lärm, Schadstoffemissionen und Stausituationen zu reduzieren, bestehen zudem seit einigen Jahren versuche die sogenannte letzte Meile in der Paketzustellung mittels Microhubs und elektrisch betriebenen Cargo-Bikes zu überwinden. Die tiefergehende Prüfung von Potentialflächen, benötigter Fördermittel sowie die organisatorische Logistikabwicklung ist in Absprache mit den verantwortlichen Stellen des Bezirks sowie der SenMVKU abzustimmen. Zuletzt können – idealerweise anbieteroffene – Paketboxen entlang der Hauptverkehrsachsen innerhalb des Fördergebiets den Empfang von Paketen vereinfachen und das Verkehrsaufkommen verringern.

3.3.4 Maßnahmen Klimaanpassung

Bäume und Begrünung leisten einen wichtigen Beitrag zur Klimaanpassung und verbessern die Luftqualität nachhaltig. Besonders in dicht bebauten und stark versiegelten urbanen Räumen wirken sie hitzemindernd, binden CO₂ und verbessern die Aufenthaltsqualität signifikant. Daher ist

ein möglichst dichtes schattenspendendes Netz an Bäumen mit ausreichender Baumscheibengröße oder Begrünung innerhalb des Fördergebiets zu schaffen. Die Pflege der Bäume kann neben dem Bezirk auch durch freiwillige Anwohnende in Form von Baum-Patenschaften übernommen werden. Angesichts des hohen Versiegelungsgrads innerhalb der beiden Ortsteile zeigt die folgende Abbildung 3-6 zudem die identifizierten Potentialflächen zur Entsiegelung von Fahrbahnen, Parkständen oder gehwegbegleitenden Unterstreifen auf.

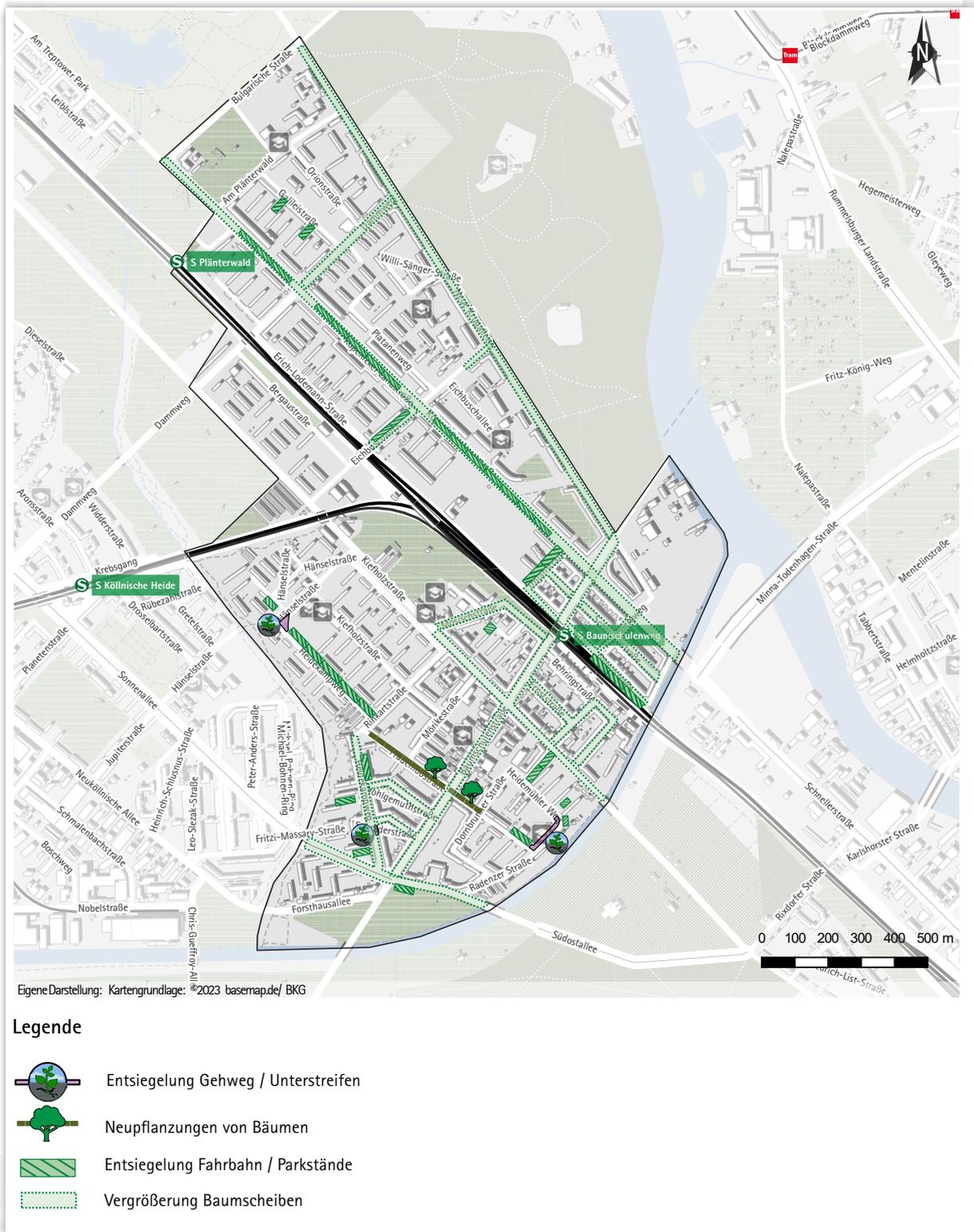


Abbildung 3-6 Maßnahmenkarte Klima

3.4 Umsetzungskonzept

3.4.1 Zeitlicher Realisierungshorizont der Maßnahmenvorschläge

Das Maßnahmenpaket für das gesamte Fördergebiet soll einen langfristig angelegten Rahmenplan bieten, durch welchen sich die zahlreichen Einzelmaßnahmen priorisiert und strukturiert in Etappen umsetzen lassen. Das Konzept sieht daher insgesamt drei Stufen mit den nachfolgenden Zeithorizonten vor:

- Stufe 1: kurzfristig zu realisierende Maßnahmen - Zeithorizont < 2 Jahre
- Stufe 2: mittelfristig zu realisierende Maßnahmen - Zeithorizont 2-5 Jahre
- Stufe 3: langfristig zu realisierende Maßnahmen - Zeithorizont > 5 Jahre

Die ersten Stufe beinhaltet alle Maßnahmen, welche kurzfristig realisierbar sind bzw. deren Umsetzung bereits vor der Konzepterarbeitung angedacht waren. Auch auf Grund von hohen Sicherheitsrisiken besonders prioritär zu behandelnde Maßnahmen finden sich in Stufe 1.

In der zweiten Stufe finden sich vor allem jene Maßnahmen, für die ein vertiefender Planungsvorlauf erforderlich ist bzw. die mit einem erhöhten baulichen Aufwand verbunden sind. Einzelne Maßnahmen können zudem erst nach Abschluss der ersten Stufe umgesetzt werden oder sind Voraussetzung für Maßnahmen der Stufe 3.

Alle weiteren Maßnahmen werden als langfristig in die dritten Stufe eingeordnet. Dies betrifft vor allem komplexe Maßnahmen mit hohem baulichen Aufwand sowie jene, für die eine Umsetzung bestimmter Maßnahmen aus den Stufen 1 und 2 Voraussetzung waren.

3.4.2 »Sofort-Programm«

Der detaillierte zeitliche Realisierungshorizont der einzelnen Maßnahmen findet sich in der Maßnahmentabelle. Im folgenden sind einige Maßnahmen zusammengefasst, die zum einen bedingt durch eine kurzfristige und unkomplizierte Umsetzung mit vergleichsweise großen Effekten hinsichtlich der Verkehrsberuhigung sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ein »Sofort-Programm« bilden. Dieses Maßnahmenpaket sollte direkt nach Fertigstellung des vorliegenden Konzepts in die Umsetzung gebracht werden, bzw. anschließende Untersuchungen durchgeführt werden.

Die Maßnahmen des Pakets können unabhängig voneinander umgesetzt werden, eine vollständige Umsetzung sämtlicher Maßnahmen wird empfohlen. Zusammenfassend beinhaltet das »Sofort-

Programm« die folgenden Maßnahmen, welche nachfolgend einzeln hinsichtlich ihrer Wirkung beschrieben werden:

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Verkehrssicherheit

- Einbahnstraßenregelung im Rodelberg- und den Hohenbirker Weg sowie in die Trojan-, Rinkart-, die Fraunlob als auch die Ekkehardstraße mittels Beschilderung
- Fahrradstraße in der Eichbuschallee (vorläufig mittels Beschilderung)
- Herstellen von Fahrbahnverschwenkungen mittels Neuordnung des ruhenden Verkehrs: Gehwegparken aufheben und Parken auf der Fahrbahn anordnen
- Wiedererrichtung der provisorische Lichtsignalanlage zur Querung der Baumschulenstraße nördlich des S-Bahnhofs
- Markieren von Gehwegvorstreckungen vor der mittel- bis langfristigen baulichen Umsetzung
- Anpassung der Umlaufzeiten zugunsten der Umgehungsroute für den übergeordneten Verkehr
- Tempo 30 entlang der gesamten Baumschulenstraße
- Rad-Piktogramme auf der Kiefholzstraße

Die aufgezählten Maßnahmen dienen einer wirkungsvollen Verkehrsberuhigung mit verhältnismäßig simplen Mitteln. Insbesondere die Beschilderungen der Einbahnstraßen und die Fahrbahnverschwenkungen haben ohne große bauliche Anpassungen einen wichtigen Effekt zur Reduzierung von gebietsfremden Durchgangsverkehr.

Die ausführliche Maßnahmentabelle inklusive aller Umsetzungszeiträume ist der Anlage 8 zu entnehmen.

3.5 Neugestaltung der Baumschulenstraße

Das folgende Kapitel definiert Zielsetzungen und präsentiert Vorschläge zur Umgestaltung des Fokusbereichs der Baumschulenstraße. Es gliedert sich wie folgt: In Kapitel 3.5.1 wird der Fokusbereich zunächst in Abschnitte unterteilt, die sich aus den angrenzenden Nutzungen ableiten (sogenannte Funktionsbereiche). Für diese werden anschließend in sektoralen Themenbereichen, wie etwa Fuß- und Radverkehr oder Aufenthaltsqualität, Entwicklungsschwerpunkte sowie Konzepte und konkrete Maßnahmen in Übersichtskarten dargestellt. Kapitel 3.5.1 widmet sich der Entwicklung von Varianten, die durch die Darstellung und Prüfung konkreter Querschnittsgestaltungen veranschaulicht werden.

3.5.1 Entwicklungskonzeption Baumschulenstraße nach Themenfeldern

Die im Kapitel 3.2 dargestellten übergeordneten Zielstellungen, werden im Folgenden für den Fokusbereich Baumschulenstraße konkretisiert.

Funktionsbereiche

Der Fokusbereich umfasst einen etwa 1 km langen Abschnitt der Baumschulenstraße, der sich wiederum aufgrund der vorzufindenden Nutzungen und daraus resultierenden Bedarfen in Teilabschnitte untergliedern lässt. Um möglichst bedarfsorientierte Vorschläge für eine Umgestaltung des Straßenzuges zu formulieren, wurden daher Funktionsbereiche abgegrenzt, deren Charakteristika im Folgenden umrissen und daraus abgeleitete Fokusthemen für die Umgestaltung genannt werden.

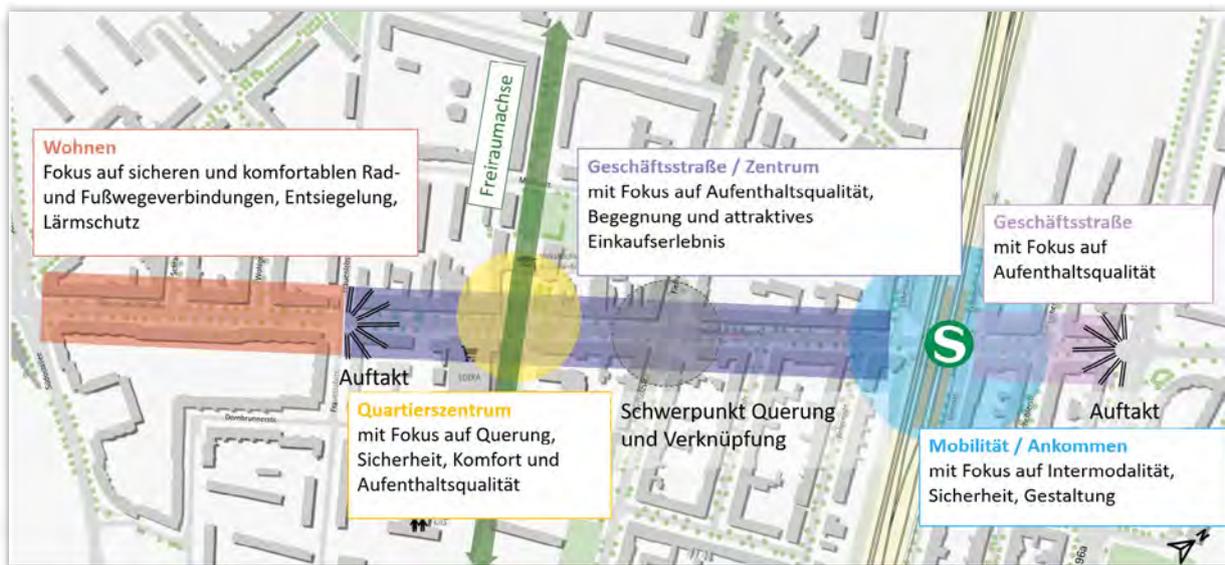


Abbildung 3-7 Funktionsbereiche

Wohnen (Abschnitt zwischen Sonnen- / Südostallee und Frauenlobstraße)

Dieser Abschnitt ist überwiegend durch Wohnnutzung geprägt. Während sich auf der südöstlichen Seite der ausschließlich zum Wohnen genutzte Gebäudekomplex der denkmalgeschützten, ehemaligen Reichsbahnsiedlung befinden, sind auf der nordwestlichen Straßenseite in der Erdgeschosszone vereinzelt kleinere Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe ansässig.

Der Fokus in diesem Abschnitt liegt auf sicheren und komfortablen Rad- und Fußwegeverbindungen, Entsiegelung und Begrünung von Freiflächen sowie Lärmschutz.

Quartierszentrum / Freiraumachse (in Höhe Volkshochschule Treptow-Köpenick / Kirche zum Vaterhaus/ Edeka)

Die unter Denkmalschutz stehende Gesamtanlage der Kirche zum Vaterhaus und der ehemaligen höheren Mädchenschule (heutiger Sitz der VHS Treptow-Köpenick) bildet mit ihrer zentralen Lage auf der Baumschulenstraße bzw. im Ortsteil Baumschulenweg, der repräsentativen Platzfläche und den angrenzenden sozialen Einrichtungen (bspw. Familienzentrum RumBa, VHS, Ev. Kirchengemeinde) großes Potenzial als identitätsstiftendes Quartierszentrum, dessen Funktion als Ort der Begegnung mit weiteren Funktionen (wie bspw. Wochenmarkt, regelmäßigen Veranstaltungen, Spiel- und Sportangeboten) zukünftig gestärkt werden soll. Zusammen mit dem Platz hinter der Kirche und der Freifläche bzw. Grünwegeverbindung auf der gegenüberliegenden Seite der Baumschulenstraße (angrenzend an den EDEKA-Standort) bildet er einen zentralen Abschnitt der Freiraumachse, die mit Hilfe eines Freiraumkonzeptes zu einer Verbesserung der Lebensqualität im Stadtteil beitragen soll.

Der Fokus in diesem Bereich liegt auf der sicheren Querung der Baumschulenstraße sowie auf der Qualifizierung der Platz-/ bzw. Freiflächen hinsichtlich Komfort und Aufenthaltsqualität.

Geschäftsstraße / Zentrum (Abschnitt zwischen Frauenlobstraße und Ekkehardstraße (S-Bahnhof Baumschulenweg))

Dieser Abschnitt ist der mit dem höchsten Nutzungsdruck. Insbesondere der Teilabschnitt zwischen dem Quartierszentrum und dem S-Bahnhof Baumschulenweg weist eine sehr hohe Ladendichte auf: die Erdgeschosszonen sind durchgängig mit kleinen Gewerbeeinheiten (Einzelhandel, Dienstleistungen, soziale Einrichtungen, Gastronomie) durchzogen. Zusätzlich befinden sich mehrere größere Versorger in diesem Abschnitt wie der Vollsortimenter „EDEKA“ und die Drogeriemärkte „DM“ und „Rossmann“.

Der Fokus in diesem Abschnitt liegt auf der Schaffung von Aufenthaltsqualität, Möglichkeiten der Begegnung und einem attraktiven Einkaufserlebnis.

Mobilität / Ankommen (Umfeld S-Bahnhof Baumschulenweg (Bahnhofsgebäude, Vorflächen, angrenzende Nebenstraßen))

Der unter Denkmalschutz stehende S-Bahnhof Baumschulenweg und dessen Umfeld bilden den Schwerpunkt für die Themen Ankunft und Mobilität entlang der Baumschulenstraße, an dem tagtäglich Menschen in den Ortsteil gelangen, bzw. ihn als Transitort nutzen. Die Anzahl der potenziellen Fahrgäste und somit der Nutzungsdruck wird mit der zukünftigen Wohnraumentwicklung im Untersuchungsgebiet noch weiter zunehmen. Die attraktive Gestaltung des Bahnhofsumfeldes spielt daher bei der Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen eine zentrale Rolle. Derzeit wei-

sen die Bahnhofsvorflächen (insbesondere die Fläche zwischen Bahnhof und Ekkehardstraße mit bestehenden Bike + Ride-Stellplätzen) deutliches Potenzial für eine städtebaulich freiräumliche Aufwertung und gleichzeitig Verbesserung des Bike & Ride-Angebotes in unmittelbarer Bahnhofsnähe auf. Da sich die Flächen größtenteils im Eigentum der DB AG befinden, sind für eine Neuordnung des Bahnhofsumfeldes weiterführende Abstimmungen mit DB InfraGO nötig. Die Umfeldgestaltung des Bahnhofs für den Radverkehr liegt im Aufgabenbereich der infraVelo.

Der Fokus im Bahnhofsbereich liegt auf den Themen Intermodalität, Sicherheit und Gestaltung.

Geschäftsstraße (Abschnitt zwischen Glanz- / Stormstraße und Köpenicker Landstraße)

Auch in diesem Abschnitt wird die Erdgeschosszone überwiegend gewerblich genutzt. Da sich hier im Vergleich zum südlich des S-Bahnhofs gelegenen Abschnitt „Geschäftsstraße/ Zentrum“ nur kleinere Dienstleistungs-, Gastronomie- und Einzelhandelsbetriebe und tlw. Leerstand befindet, ist dieser Abschnitt weniger frequentiert.

Der Fokus in diesem Abschnitt liegt auf der Schaffung von Aufenthaltsqualität.

Auftaktsituationen der Geschäftsstraße (Nordostseite Knoten Frauenlobstraße und Südwestseite Knoten Köpenicker Landstraße)

Stärkung des Fußverkehrs / Querungsbeziehungen

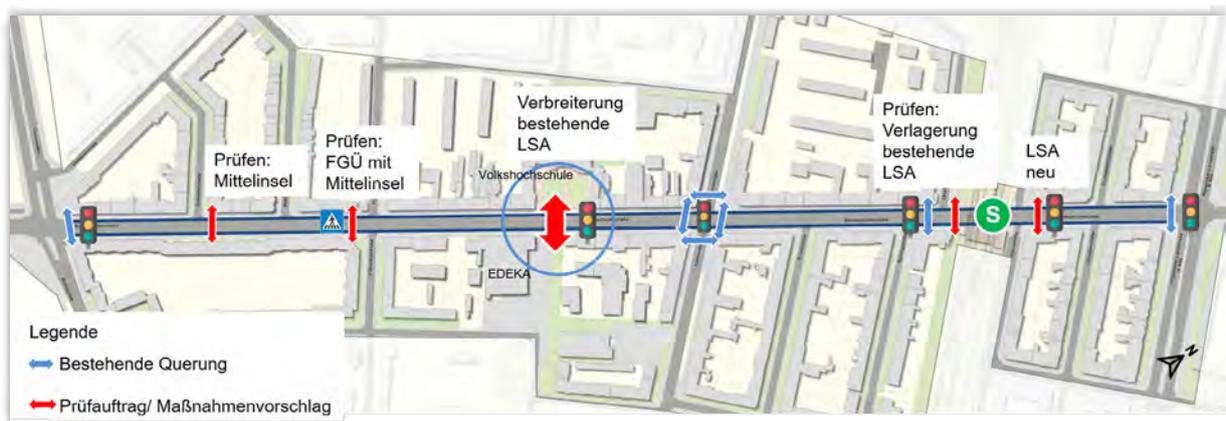


Abbildung 3-8 Stärkung des Fußverkehrs/ Querungsbeziehungen

Die Optimierung der Bedingungen für den Fußverkehr hinsichtlich Sicherheit und Komfort stellt einen zentralen Aspekt im Untersuchungsgebiet dar. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund des hohen Anteils älterer Menschen, der zahlreichen Kinder sowie der im Gebiet vorhandenen sozialen Infrastruktureinrichtungen wie Kitas und Schulen von Bedeutung, wobei der Fokus insbesondere auf der Schulwegsicherung liegt.

Die Gehwege entlang der Baumschulenstraße sind daher in ausreichender Breite und barrierefrei (gem. der AV Geh- und Radwege) auszubauen. Um den Vorrang der zu Fuß Gehenden zu verdeutlichen, sollen die Gehwege entlang der Baumschulenstraße über die wenig befahrenen und nicht signalisierten Einmündungen zu den Nebenstraßen niveaugleich hinweg führen.

Zudem sollten in regelmäßigen Abständen (gesicherte) Querungsmöglichkeiten über die Baumschulenstraße vorgesehen werden. Bereits vorliegende Überlegungen der AG Förderung des Fußverkehrs/Querungshilfen sind zu prüfen und in den folgenden Leistungsphasen in die Umgestaltung einzubinden. Hierzu zählen die Einrichtung eines Fußgängerüberweges mit Mittelinsel südwestlich der Frauenlobstraße und die Integration einer Mittelinsel nordöstlich der Schraderstraße. Für die bestehende LSA zwischen Behring- und Ekkehardstraße läuft aktuell ein Projekt seitens der SenMVKU für eine Anpassung inkl. behindertengerechtem Ausbau. In diesem Zuge sollte geprüft werden, ob (aufgrund der direkteren Wegebeziehungen zum Bahnhof) eine Verlagerung nach Nordosten (zwischen Ekkehardstraße und Bahnhof) sinnvoll wäre.

Im Konzept wird vorgeschlagen, die temporäre Lichtsignalanlage (LSA) nordöstlich der Glanzstraße, die über mehrere Jahre in Betrieb war und – wie sowohl in der Öffentlichkeitsbeteiligung als auch durch die Rückmeldungen der Vor-Ort-Akteure deutlich wurde – auf große Akzeptanz stieß, dauerhaft zu installieren. Insbesondere im Bahnhofsumfeld besteht ein hoher Querungsbedarf, da die Bahnsteige nur auf der südwestlichen Seite der Baumschulenstraße barrierefrei über Aufzüge erreichbar sind und sich Bushaltestellen auf beiden Straßenseiten befinden. Der Fokus liegt in diesem Bereich daher auf der Herstellung sicherer und komfortabler Fuß- und Radwegebeziehungen.

Da sich in Höhe des Quartierszentrums zentrale Funktionen und Zielorte bündeln (VHS, Jugendclub, Kirche, Nahversorgung, Freiraumachse...), ist hier der Querungsbedarf besonders hoch. Der Fokus liegt in diesem Bereich dementsprechend auf einer gesicherten und komfortablen Querungsbeziehung (vgl. Kap. 3.3.3.2 Quartierszentrum).

Bei allen Querungen (FGÜ, LSA oder ungesicherte Querung), sollten in den folgenden Planungsphasen gem. der AV Geh- und Radwege grundsätzlich Doppelquerungen mit differenzierten Borden vorgesehen werden.

Sichere Führung des Radverkehrs/ Anknüpfung an bestehendes Radwegenetz



Abbildung 3-9 Sichere Führung des Radverkehrs/ Anknüpfung an bestehendes Radwegenetz

Die Baumschulenstraße liegt im Ergänzungsnetz des Berliner Radverkehrsnetzes und verbindet die beiden Radverkehrsstrecken im Vorrangnetz entlang der Sonnen-/ Südostallee und der Köpenicker Landstraße. Zudem stellt sie eine direkte Verbindung zu den beliebten Naherholungszielen östlich des Untersuchungsgebiets dar.

Die sichere, möglichst konfliktarme Führung des Radverkehrs (gem. der AV Geh- und Radwege und dem Berliner Mobilitätsgesetz) sowie die Anknüpfung an das bestehende Radverkehrsnetz spielt zur Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs im Untersuchungsgebiet bei der Umgestaltung der Baumschulenstraße eine bedeutende Rolle.

Attraktives Angebot an Fahrradstellplätzen



Abbildung 3-10 Attraktives Angebot an Fahrradstellplätzen

Bei der Verbesserung und attraktiven Gestaltung der Fahrradinfrastruktur sowie der Belegung der Geschäftsstraße, spielt die Verfügbarkeit von Fahrradstellplätzen eine zentrale Rolle. Daher

sollten in regelmäßigen Abständen Fahrradstellplätze (in Form von Fahrradbügeln) zur Verfügung gestellt werden. Neben der Integration von Fahrradbügeln in allen Einmündungsbereichen der Nebenstraßen, sollte die Verteilung der Fahrradbügelstandorte und deren Anzahl an die Bedarfe des jeweiligen Funktionsbereichs angepasst werden: Während im Wohn-Bereich davon auszugehen ist, dass Fahrräder meist in den geschützten Innenhöfen der angrenzenden Blockrandbebauung abgestellt werden, sollten entlang der Geschäftsstraße im Seitenraum vermehrt Fahrradstellplätze angeboten werden, um der radfahrenden Kundschaft den Besuch möglichst komfortabel zu gestalten bzw. Anreize für einen Zwischenstopp zu geben.

Ein besonderer Fokus hinsichtlich der Unterbringung witterungsgeschützter, ggf. auch gesicherter Fahrradstellplätze (Bike + Ride) stellt das Bahnhofsumfeld Baumschulenweg dar. Hier besteht ein hoher und voraussichtlich - aufgrund der verstärkten Wohnbautätigkeit im Umfeld- zukünftig deutlich steigender Bedarf an geeigneten Fahrradstellplätzen. Zudem bestehen deutliche Potenziale einerseits in dem derzeit untergenutzten nordwestlichen Bahnhofsgebäude, andererseits in der Neuordnung der bestehenden Bike-Ride-Stellplatzflächen (insbesondere Ecke Baumschulen-/ Ekkehardstraße), die zudem zur Attraktivitätssteigerung des Bahnhofsumfeldes beitragen könnte. Da sich die Flächen größtenteils im Eigentum der DB AG befinden, sind für eine Neuordnung des Bahnhofsumfeldes weiterführende Abstimmungen mit DB InfraGO nötig.

Lieferrn und Anwohnerparken ermöglichen



Abbildung 3-11 Lieferrn und Anwohnerparken ermöglichen

Gerade im Bereich der Geschäftsstraße ist das Thema Lieferrn und Laden ein zentrales. Hier werden in regelmäßigen Abständen temporäre Ladezonen, die nachts von Anwohnenden als Stellplatz genutzt werden können, vorgesehen. Punktuell (abhängig von vorhandenen Flächenpotenzialen begrenzt durch Baumbestand, Bushaltestellen, Zufahrten) werden auch größere Ladezonen an-

geboten, die mit einer Länge von 15 m durch Lkw zur Anlieferung genutzt werden können. Im Abschnitt „Wohnen“ werden zusätzlich zu den temporären Ladezonen Parkbuchten integriert, die ein ergänzendes Stellplatzangebot darstellen.

Insgesamt wird jedoch – aufgrund der sehr guten ÖPNV-Anbindung und im Sinne der Förderung des Umweltverbundes bzw. der nicht motorisierten Verkehrsmittel sowie der angestrebten Verbesserung der Aufenthaltsqualität – die Anzahl der aktuell vorhandenen Pkw-Stellplätze reduziert. Um den bereits hohen Parkdruck auf die angrenzenden Nebenstraßen nicht weiter zu verstärken, gilt es durch gezieltes Parkraummanagement die derzeit ungesteuerte Stellplatzsituation zugunsten der Anwohnenden zu regulieren.

Die konkrete zukünftige Anzahl der Stellplätze ist im Rahmen weiterführender Planungen abzustimmen.

Packstationen sind eine wichtige Infrastruktur, da sie flexible und sichere Paketabholung ermöglichen, den Lieferverkehr reduzieren und somit die Umwelt schonen. Um den öffentlichen Raum nicht unnötig zu beanspruchen oder das Stadtbild zu beeinträchtigen, sollten sie auf privaten, leicht zugänglichen Flächen (wie bspw. am EDEKA-Markt) integriert werden.

Förderung des ÖPNV und der Intermodalität



Abbildung 3-12 Förderung ÖPNV und Intermodalität

Der Handlungsschwerpunkt für das Bahnhofsumfeld liegt auf der Stärkung der Intermodalität sowie der Verbesserung der Aufenthalts- und städtebaulichen Qualität, sowohl hinsichtlich der Gestaltung als auch der Denkmalpflege.

Es gilt, gute Bedingungen für den Busverkehr zu schaffen, indem die Bushaltestellen an den bestehenden Standorten beibehalten und die Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln berücksichtigt werden. Durch die Gestaltung der Haltestellen als Haltestellenkaps,

können Konflikte zwischen Bus- und Radverkehr sowie Rad- und Fließverkehr reduziert werden. Jedoch ist die Integration von Bushaltekaps im weiterführenden Planungsprozess zu prüfen und mit der BVG abzustimmen, da auf der südöstlichen Seite einige Haltestellen (zwei der insgesamt vier) unmittelbar hinter Knotenpunkten liegen. Dies würde zu Konflikten und einer erhöhten Einstaugefahr im Kreuzungsbereich führen. Zudem wird eine einheitliche Gestaltung der Haltestellen bevorzugt, um das Erscheinungsbild und die Funktionalität zu optimieren.

Perspektivisch ist auch der Ausbau der Straßenbahn zu berücksichtigen, um die Anbindung und die Intermodalität weiter zu stärken und das Verkehrskonzept langfristig zukunftsfähig zu gestalten.

Aufwertung grüner Infrastruktur und Aufenthaltsqualität

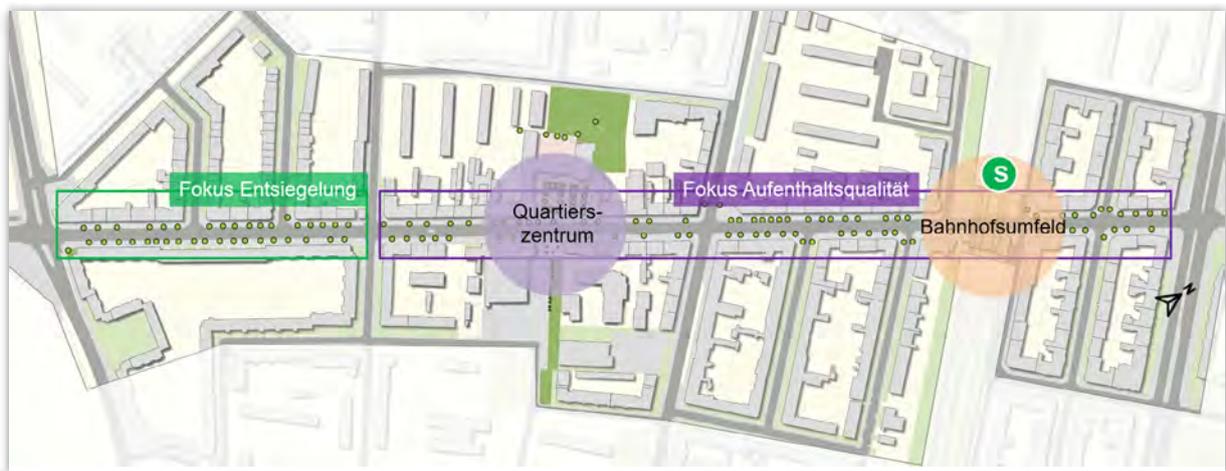


Abbildung 3-13 Aufwertung grüner Infrastruktur und Aufenthaltsqualität

Ein bedeutendes Potenzial der Baumschulenstraße ist der stadtformprägende Altbaumbestand. Daher basieren die im Folgenden skizzierten Varianten auf der Prämisse, dass die Bestandsbäume erhalten und deren Standortbedingungen (bspw. in Form von größerer Baumscheiben) verbessert werden. Wenn in aus verkehrssicherheitsnotwendigen Fällen Bäume entnommen werden müssen, sollten diese durch Neupflanzungen im Straßenraum ausgeglichen werden. Weiterhin sollten Bäume in den Einmündungsbereichen ergänzt werden. Zusätzlich gilt es Flächen mit geringerem Nutzungsdruck (wie bspw. im Abschnitt „Wohnen“) hinsichtlich der Förderung des Mikroklimas (Verdunstung) und des ästhetischen Erlebens zu entsiegeln. Im Bereich der Geschäftsstraße steht hier der Aspekt der Aufenthaltsqualität im Fokus, die unter anderem durch Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen in Verbindung mit Begrünung, guter Beleuchtung und komfortablen Gehwegbreiten verbessert werden soll. Zudem bietet der kleine Platz an der Ecke Kieffholzstraße ideale Voraussetzungen, um attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten zu schaffen und beispielsweise einen Trinkbrunnen zu integrieren.

Der Handlungsschwerpunkt für das Quartierszentrum liegt auf der Stärkung des Gebiets als identitätsstiftender Ort der Begegnung. Die Planungen zur Freiraumachse, wie zum Beispiel die Einrichtung eines Wochenmarkts, der sowohl den sozialen Austausch fördert als auch die lokale Identität stärkt, werden integriert. Ziel ist es, das Quartierszentrum als lebendigen Treffpunkt und wichtigen sozialen Mittelpunkt des Stadtteils zu etablieren.

Der denkmalgeschützte Bahnhof Baumschulenweg und sein Umfeld spielen eine zentrale Rolle als erster Eindruck und Eingangstor zum Gebiet. Ziel ist es, diesen Bereich als Ort des Ankommens zu stärken und eine einladende, funktionale sowie ästhetisch ansprechende Umgebung zu schaffen. Dies umfasst sowohl die Verbesserung der Stadtgestalt durch eine ansprechende Gestaltung öffentlicher Räume als auch den sensiblen Umgang mit denkmalpflegerischen Anforderungen.

Geschwindigkeitsreduzierung Kfz-Verkehr



Abbildung 3-14 Geschwindigkeitsreduzierung Kfz-Verkehr

Der Verkehrslärm, bedingt durch das hohe Aufkommen von Kfz- und Schwerlastverkehr sowie durch überhöhte Geschwindigkeiten, stellt das größte Hemmnis für die Aufenthaltsqualität in der Baumschulenstraße dar. Zudem beeinträchtigen die hohen Geschwindigkeiten die Verkehrssicherheit erheblich. Angesichts der Konzentration sozialer Einrichtungen wie Kitas, Schulen und Pflegeheime entlang der Baumschulenstraße ist es daher dringend erforderlich, geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen umzusetzen.

Im Mittelpunkt stehen bauliche Maßnahmen zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten, wie die Verschmälerung der überbreiten Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr oder die Einrichtung sicherer Querungsmöglichkeiten (vgl. Abschnitt Stärkung des Fußverkehrs / Querungsbeziehungen). Zusätzlich trägt die Gestaltung der Bushaltestellen als Kaphaltestellen zu einer Verkehrsberuhigung bei, da der Bus in diesem Fall die Funktion des „Pulkführers“ übernimmt.

Darüber hinaus wird vorgeschlagen, die bestehende Tempo-30-Zone zwischen Frauenlobstraße und Köpenicker Landstraße auf den Abschnitt zwischen Sonnenallee und Frauenlobstraße auszuweiten. Bisher gilt dort aus Lärmschutzgründen lediglich eine nächtliche Tempo-30-Regelung zwischen 22 und 6 Uhr. Die Ausweitung dieser Regelung erfordert eine behördliche Anordnung, die gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) auf triftigen Gründen basieren muss.

Flankierend sind regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen sicherzustellen, um die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen nachhaltig zu gewährleisten.

3.6 Variantenentwicklung

Im Rahmen der Variantenentwicklung wurden drei Querschnittsskizzen zur Neuaufteilung des Straßenraums erstellt, die auf den zuvor genannten Leitlinien basieren. Das Ziel besteht darin, ein möglichst einheitliches Straßenprofil der Baumschulenstraße zu entwickeln, um Konfliktstellen zu reduzieren und einen identitätsstiftenden Charakter zu erhalten. Gleichzeitig soll das neue Profil so gestaltet werden, dass es flexibel an die spezifischen Anforderungen der unterschiedlichen Funktionsbereiche angepasst werden kann.

Die im Folgenden dargestellten Varianten dienen als Grundlage für den Abstimmungsprozess mit dem Bezirksamt Treptow-Köpenick, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen sowie der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt.

3.6.1 Variante 1 - »Veränderte Bordlage«

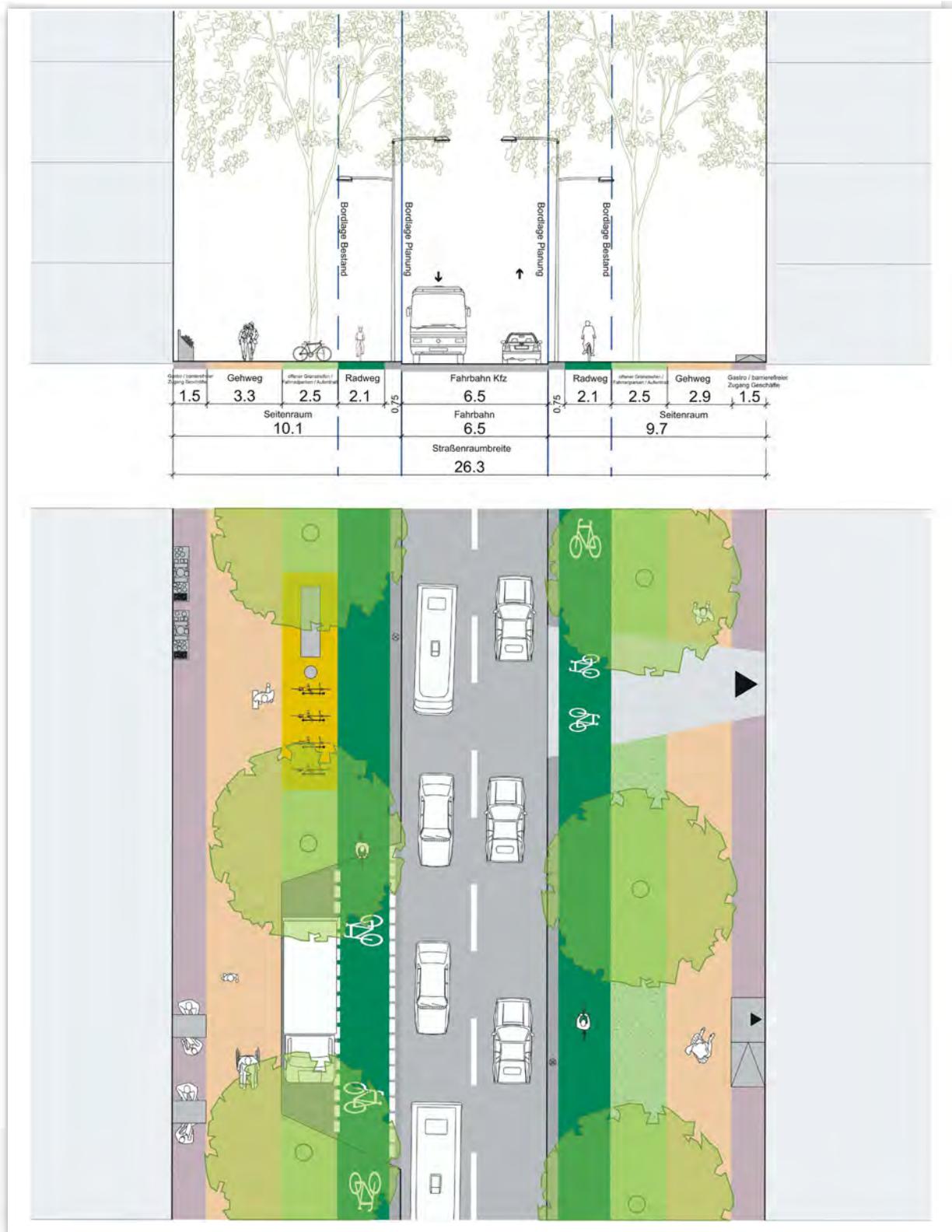


Abbildung 3-15 Variante veränderte Bordlage

Eine der drei untersuchten Varianten sieht die Verlagerung des Bestandsbordes vor. Die derzeitige überdimensionierte Fahrbahnbreite von 12,00 m wurde in der in Abbildung 3-15 skizzierten Variante auf 6,50 m reduziert, der Radverkehr auf baulich getrennten Radwegen entlang der Fahrbahn geführt. Neben der sicheren Radverkehrsführung zielt diese Variante durch die bauliche und optische Verschmälerung der Fahrbahn auf eine Reduzierung der Geschwindigkeiten und der Durchgangsverkehre ab.

Neben der Verlagerung der Bestandsborde über die gesamte Länge von etwa 1 km, ginge mit dieser Variante auch die Anpassung der bestehenden Straßenentwässerung einher. Aufgrund des damit verbundenen hohen baulichen und finanziellen Aufwands sowie der auf zehn Jahre begrenzten Laufzeit des Städtebauförderprogramms „Lebendige Zentren und Quartiere“, wurde diese Variante im Rahmen der Fachabstimmung vom 09.04.2024 seitens der Teilnehmenden als nicht realistisch eingeschätzt und wird daher nicht weiter verfolgt.

3.6.2 Variante 2 – »Oberstreifen«

Im Folgenden werden die beiden Varianten, die auf der Verlagerung des derzeit sehr schmalen, in teilweise schlechtem Zustand befindlichen und konfliktbehafteten Radweges (in Bezug auf Fußverkehr und angrenzenden Nutzungen) auf die Fahrbahn basieren. Hierbei ist zu beachten, dass der Radfahrstreifen in den Bereichen, bei denen keine Pkw-Stellplätze/ Ladezonen vorgesehen sind, durch eine Protektion (Schwellen, Leitboys, Klebebord, etc.) vor dem illegalen Halten/ Überfahren geschützt werden. Die im Folgenden dargestellten Varianten unterscheiden sich in der Aufteilung der Seitenräume, die ein unterschiedliches Nutzungsprofil ermöglicht.

Die dargestellten Querschnittsskizzen für die jeweiligen Varianten basieren auf dem Regelquerschnitt, dessen Maße exemplarisch in Höhe Baumschulenstraße 17 abgegriffen wurden. Die dargestellten Breiten können daher im Verlauf variieren und wurden bei der Konkretisierung der Vorzugsvariante in Form des Linienplans über den gesamten Verlauf des Straßenabschnitts geprüft.

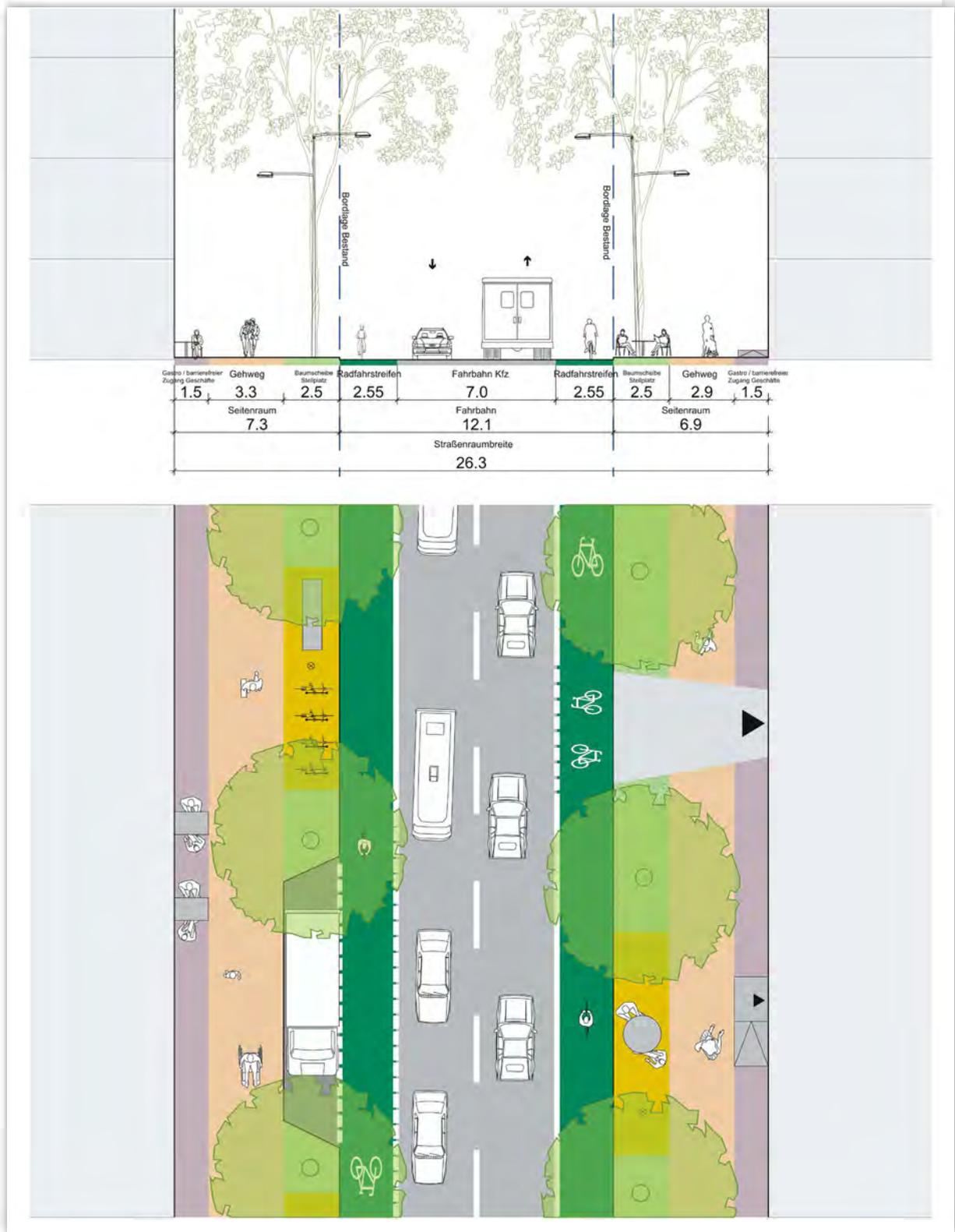


Abbildung 3-16 Variante »Oberstreifen«

Bei dieser Variante liegt der Fokus auf einem durchgängigen und in ausreichender Breite angelegten Oberstreifen, der von den in den Erdgeschosszonen ansässigen Betrieben variabel genutzt werden kann. Diese Aufteilung der Seitenräume entspricht auch dem Gestaltungsleitfaden aus dem

Jahr 2023, der Empfehlungen für die einheitliche Gestaltung von Fassaden und fassadennahen Außenbereichen gibt und einen mind. 0,50 m breiten Oberstreifen für Sondernutzungen/ Auslagen vorsieht. Um die Bestandsbäume zu halten und deren Standortbedingungen zu verbessern, wird ein 2,50 m breiter Unterstreifen vorgesehen, in dem neben den verbreiterten Baumscheiben, Fahrradbügel oder Parkbuchten bzw. Lieferzonen eingerichtet werden können. Bei einer Breite des Oberstreifens von 1,50 m, könnten die gem. AV Geh- und Radwege vorgegebenen 2,25 m Breite für die Gehbahn eingehalten werden, bzw. (aufgrund der variierenden Breiten der Seitenräume innerhalb des Fokusbereichs) abschnittsweise breiter ausgebaut werden.

3.6.3 Variante 3 - »Multifunktionsstreifen«

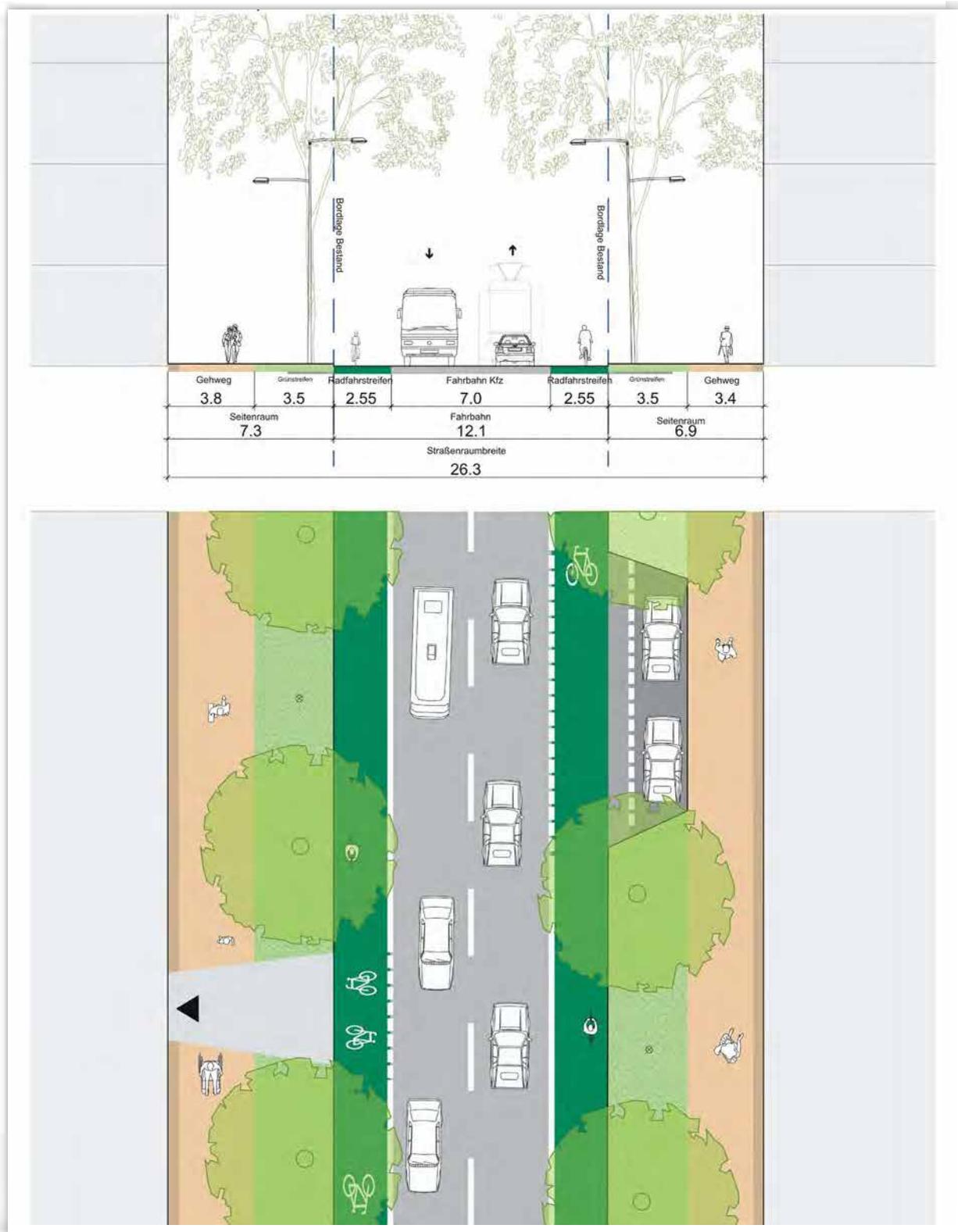


Abbildung 3-17 Variante »Multifunktionsstreifen«

Diese Variante legt den Fokus auf einen breiten Unterstreifen („Multifunktionsstreifen“), der aufgrund seiner durchgängigen Breite bedarfsorientiert und flexibel multikodiert werden kann.

Im skizzierten Regelquerschnitt beträgt die Breite des Multifunktionsstreifens 3,50 m und bietet somit ausreichend Fläche zur Integration von Bestandsbäumen, Begrünung, Sitzelementen, Fahrradbügel, Lieferzonen/ Pkw-Stellplätze, etc. gebäudeseitig stünde somit (im Regelquerschnitt) ein 3,00 – 4,00 m breiter Gehweg (inkl. 0,50 m Oberstreifen und 0,45 m Unterstreifen/ Sicherheitsabstand in Höhe von Lieferzonen) zur Verfügung.

3.6.4 Variantenbewertung: Konfliktanalyse

Im Zuge der Diskussionsrunden zwischen den betroffenen Stellen des Bezirksamtes Treptow-Köpenick und der Senatsverwaltung Berlin erhielten die Varianten »Oberstreifen« und »Multifunktionsstreifen« die größte Zustimmung. Als stärkstes Kriterium gegen den Variante der veränderten Bordlage spricht demnach die im Vergleich deutlich höheren Kosten als auch die zeitlichen Umsetzungshorizont. Eine detaillierte Auseinandersetzung gemäß der laut § 25 des Berliner Mobilitätsgesetzes erforderlichen Abwägung zwischen einzelnen Belangen aller Verkehrsmittel ist dem Anhang 8 zu entnehmen.

3.7 Vorzugsvariante

Im Folgenden wird die Variante vorgestellt, die aus dem gemeinsamen Abstimmungsprozess mit dem Bezirksamt Treptow-Köpenick sowie der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen sowie der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt als Vorzugsvariante hervorgegangen ist. Sie stellt eine Mischvariante der vorab skizzierten Varianten „Oberstreifen“ und „Multifunktionsstreifen“ dar.

Es handelt sich bei den im Folgenden dargestellten Inhalten nicht um eine Vorplanung, sondern um einen konzeptionellen Vorschlag (unter Einhaltung aktueller verkehrstechnischer Vorgaben) zur Neuaufteilung der Fahrbahn sowie der Seitenräume, wobei die bestehende Bordlage erhalten bleibt.

Die Anforderungen der AV Geh- und Radwege sind im Rahmen der nachfolgenden Planungsphasen zu berücksichtigen, um eine durchgängige und barrierefreie Ausgestaltung der Geh- und Radwege sicherzustellen.

3.7.1 Neuordnung des Straßenraums

Die Neuaufteilung des bestehenden Fahrbahnquerschnitts bietet eine große Chance, den öffentlichen Straßenraum gerechter auf alle Verkehrsteilnehmenden zu verteilen. Dabei sollte die Prämisse verfolgt werden, einen möglichst durchgehenden und regelhaften Straßenquerschnitt zu

gestalten oder zu erhalten, um eine klare und einheitliche Struktur des Verkehrsraums sicherzustellen. Ziel ist es, die Aufenthaltsqualität zu verbessern, indem Konfliktstellen reduziert und die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verringert werden.

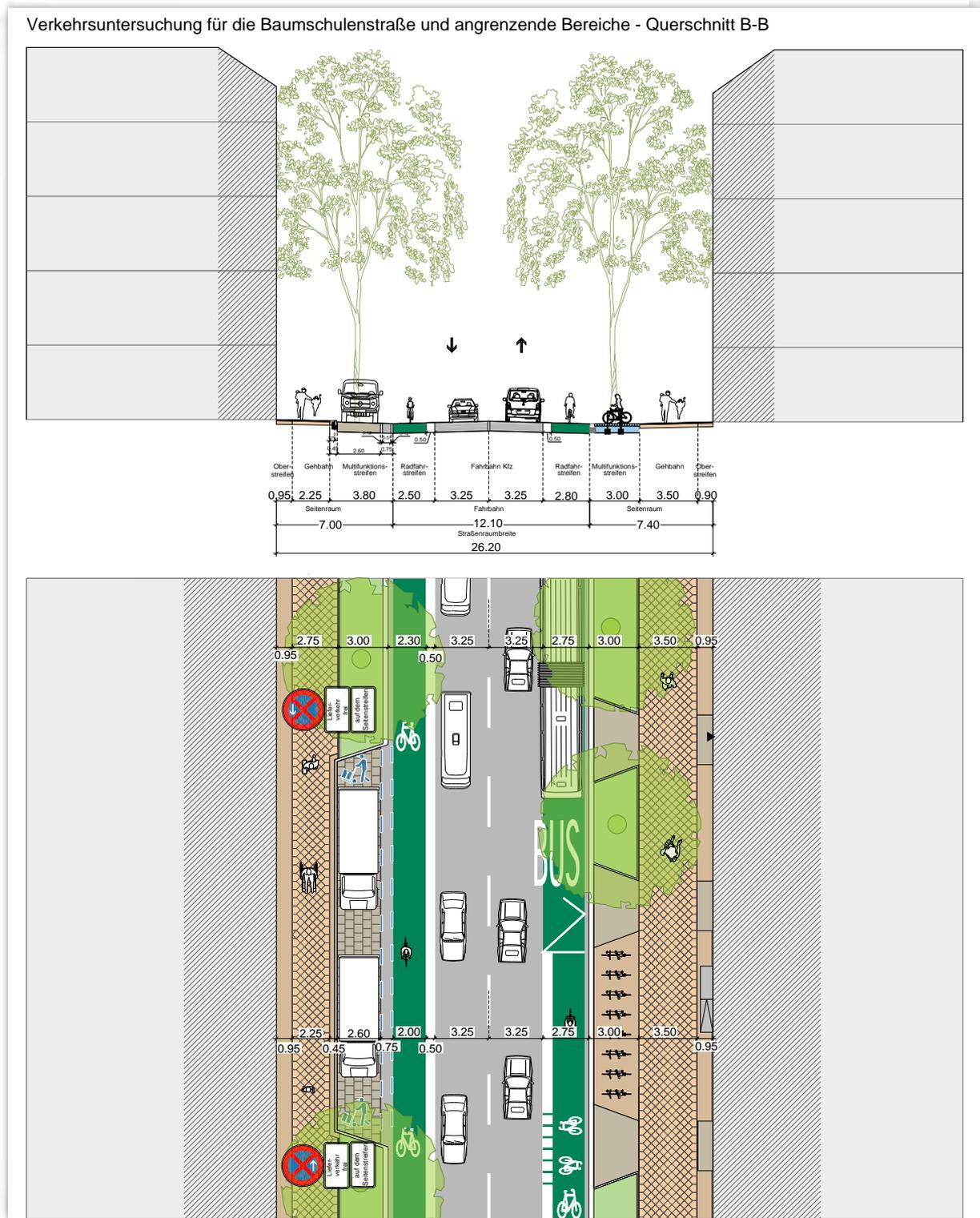


Abbildung 3-18 Regelquerschnitt Neuaufteilung des Straßenraums

Im Rahmen der Neuaufteilung der Fahrbahn wird ein Regelquerschnitt vorgesehen (s. Abbildung 3-18), der folgende Elemente umfasst:

- **Fahrbahn Kfz:** Verschmälerung der überbreiten Kfz-Fahrstreifen auf jeweils 3,25 m Breite, angepasst an die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (wie im Geschäftsstraßenbereich bzw. nach der Ausweitung von Tempo 30 auch im Bereich „Wohnen“)
- **Radverkehr:** Radfahrstreifen mit einem 0,50 m breiten Schutzstreifen zwischen Kfz- und Radverkehr zur Integration von Protektionselementen. Die nutzbare Breite des Radfahrstreifens beträgt somit etwa 2,30 m.

Als Vorschlag für die Neuaufteilung der Seitenräume wird folgende Gestaltung abgestimmt, die die klassische Berliner Gliederung in Oberstreifen, Gehbahn und Unterstreifen/ Multifunktionsstreifen vorsieht:

- **Oberstreifen:** Für Sondernutzungen wie Auslagen oder Warenpräsentationen wird ein mindestens 0,50 m breiter Oberstreifen (mit einer nutzbaren Breite von 0,40 m) vorgesehen. Dabei stellen die 0,50 m das Mindestmaß dar. Im Regelquerschnitt (s. Abbildung 3-18) ist ein etwa 1,00 m breiter Oberstreifen vorgesehen. Da die Breite der Seitenräume und somit die für die Gehwege verfügbare Fläche variiert (insbesondere in Knotenbereichen oder in Höhe der Lieferzonen), kann keine für den gesamten Fokusbereich einheitliche Breite des Oberstreifens festgelegt werden.
- **Gehbahnen:** Die Gehbahnen weisen eine Mindestbreite von 2,25 m auf, die je nach Verlauf variieren kann. In Höhe von Lieferzonen ist ein Schutzstreifen von 0,45 m zur Gehbahn vorgesehen. Zudem muss aus Gründen der Barrierefreiheit eine Abgrenzung durch Leitelemente zum Multifunktionsstreifen eingeplant werden.
- **Unterstreifen/ Multifunktionsstreifen:** Ein straßenbegleitender Multifunktionsstreifen mit einer Breite von etwa 3,00 m. Die im Regelquerschnitt dargestellte Breite orientiert sich an den Anforderungen an sichere und komfortable Lieferzonen, die eine große Bedeutung für die Funktion der Straße als Geschäftsstraße haben. In bestimmten Abschnitten könnte die Breite des Multifunktionsstreifens zugunsten eines einheitlichen, breiten Oberstreifens für Sondernutzungen wie Warenpräsentationen oder Auslagen reduziert werden.

Die Nutzung und Gestaltung des Multifunktionsstreifens folgt einem modularen Baukastensystem, das flexibel an die spezifischen Anforderungen der jeweiligen Straßenabschnitte angepasst werden kann. Dieses zentrale Element der Straßenraumgestaltung ist darauf ausgelegt, verschiedene Funktionen zu übernehmen und damit insbesondere die Gehbereiche zu entlasten. Mögliche Nutzungen, die in den weiteren Planungsphasen noch abgestimmt und konkretisiert werden, umfassen bspw.

- Liefern/ Laden/ Parken (Kfz & Fahrrad)
- Integration Altbaumbestand/ Neupflanzungen
- Bepflanzung
- Vom Fließverkehr geschützter Aufenthalt (nicht kommerziell / kommerziell)

Entsprechend der Ausführungen in Kapitel 3.5.1 liegt im Bereich Wohnen der Fokus auf der Entsiegelung und Begrünung des Multifunktionsstreifens zur klimaorientierten Attraktivitätssteigerung des Wohnumfeldes, während im Abschnitt „Geschäftsstraße“ der Fokus auf der Unterbringung von Lieferzonen, Fahrradstellplätzen und (vom Fließverkehr geschützten) konsumfreien Aufenthaltsbereichen mit entsprechenden Sitzelementen liegt. In Höhe des Quartierszentrums würde der Multifunktionsstreifen durch den geplanten Wochenmarkt mitgenutzt.

Barrierefreie Zugänglichkeit der Läden / Gebäude

Um die Ladeneingänge barrierefrei zu gestalten und somit einen Mehrwert für sowohl Kunden als auch Gewerbetreibende zu schaffen, sollte die Einrichtung von Rampen im Oberstreifen vorangetrieben werden. Angesichts der unterschiedlich gestalteten Eingangssituationen ist es erforderlich, mögliche Lösungen im Einzelfall in Zusammenarbeit mit den Eigentümer*innen zu prüfen.

Zusätzlich wird vorgeschlagen, die bestehende Beleuchtung durch Leuchten zu ersetzen, die dem Charakter der Geschäftsstraße entsprechen und sowohl die Fahrbahn als auch die Seitenräume ausreichend ausleuchten, um die Sicherheit und Atmosphäre zu verbessern.

3.7.2 Abschnitte mit besonderer verkehrlicher / funktionaler Bedeutung

Während vorab die Neuaufteilung des Straßenraums im Verlauf anhand des Regelprofils dargestellt wird, werden im Folgenden Gestaltungsvorschläge für Schwerpunktbereiche mit besonderer verkehrlicher und/ oder funktionaler Bedeutung anhand von Ausschnitten aus dem Linienplan (s. Anhang 9) und Straßenquerschnitten beschrieben.

Quartierszentrum

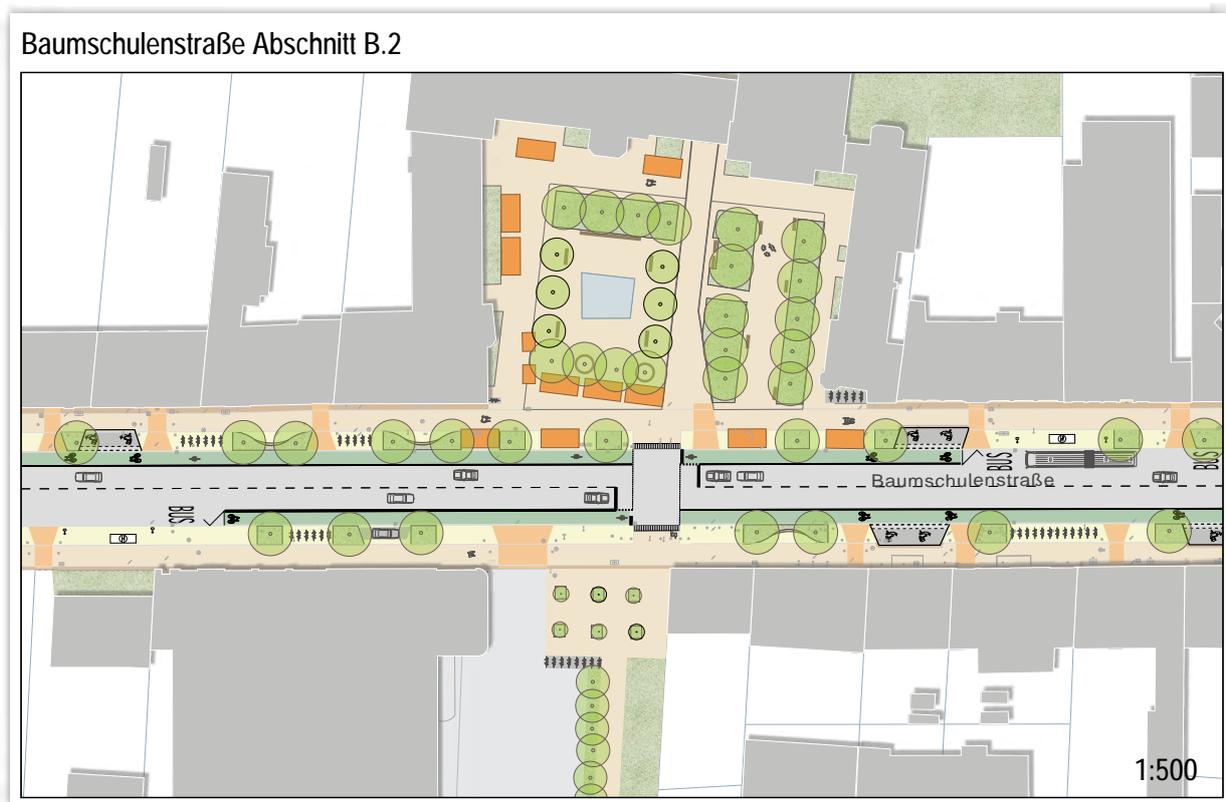


Abbildung 3-19 Quartierszentrum

Der in Abbildung 3-19 dargestellte Gestaltungsvorschlag reagiert auf den hohen Querungsbedarf im Bereich des Quartierszentrums sowie den hohen Anspruch als Ort der Begegnung und attraktiven Aufenthalt. Die konzeptionellen Überlegungen der Freiraumachse des Büros SWUP GmbH, die die Baumschulenstraße an dieser Stelle quert, wurden übernommen. Hierzu zählen die ergänzenden Baumpflanzungen auf dem Vorplatz der Kirche/ VHS, die Darstellung der Marktstände des geplanten Wochenmarktes sowie die Aufwertung der Grünwegeverbindung südöstlich der Baumschulenstraße entlang des EDEKA-Parkplatzes.

Im Rahmen der Untersuchung wurde der Fokus auf die komfortable Querungsbeziehung gesetzt. Hierzu wird vorgeschlagen die bestehende LSA insoweit anzupassen, dass die bestehende 5,00 m breite Furt auf 7,50 m verbreitert und in Form einer Doppelquerung ausgebaut wird, um eine barrierefreie und komfortable Querung zu ermöglichen.

Zusätzlich könnte eine künstlerische Gestaltung der Fahrbahn, beispielsweise durch Streetart, dazu beitragen, die Querung für alle Verkehrsteilnehmenden visuell hervorzuheben. Die Gestaltung der Fahrbahnoberfläche im Bereich der Furt könnte in Zusammenarbeit mit den lokalen Akteuren – wie dem Jugendclub Rumba, dem Geschäftsstraßenmanagement, dem Quartiersmanagement und den Schulen – erfolgen, um eine ansprechende und identitätsstiftende Lösung zu entwickeln.

Ein weiterer Vorschlag zur Erhöhung der Sichtbarkeit des Querungsbereichs und zur Steigerung der Aufmerksamkeit für den fließenden Verkehr wäre eine Veränderung des Fahrbahnbelags im Bereich der Platzfläche. Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass der Belag den verkehrstechnischen Anforderungen, insbesondere der Befahrbarkeit durch Busse, entspricht. Eine Abstimmung mit der BVG ist im weiteren Verfahren erforderlich.

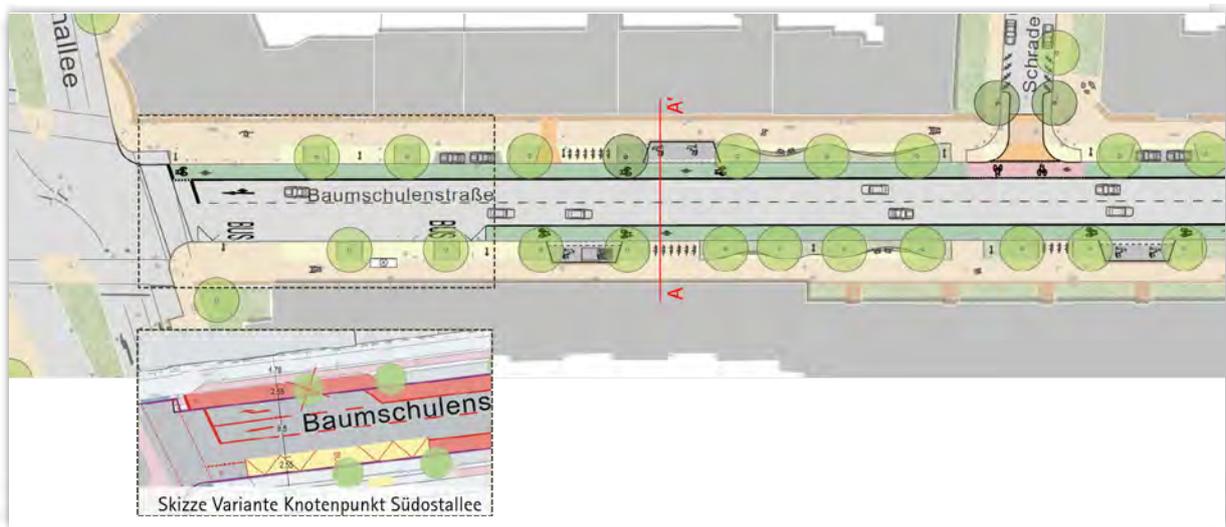


Abbildung 3-20 Funktionsbereich „Wohnen“ inkl. Knoten Südostallee

Der Lageplan zeigt sowohl einen Ausschnitt des Funktionsbereiches „Wohnen“ als auch des Knotens Baumschulenstraße/ Südost-/Sonnenallee. Bei der Gestaltung des Multifunktionsstreifens wird durch die großzügigen Baumscheiben in Verbindung mit der Einbindung von Sitzelementen deutlich, dass der Fokus in diesem Funktionsbereich auf der Entsiegelung und Steigerung der Aufenthaltsqualität liegt. Neben temporären Lieferzonen werden exemplarisch Parkbuchten für Anwohnende sowie Fahrradbügel dargestellt.

Im Bereich direkt hinter dem Knotenpunkt auf der südwestlichen Seite der Baumschulenstraße befindet sich eine Bushaltestelle. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse und um den prägenden Altbaumbestand zu erhalten wird vorgeschlagen, den Radfahrstreifen im Bereich des Bushalts zu unterbrechen und ihn dann im weiteren Verlauf durch geeignete Protektion geschützt auf der Fahrbahn weiterzuführen.

Für die Aufteilung der aus Nordost kommenden Fahrstreifen der Baumschulenstraße werden zwei Varianten vorgeschlagen, deren Umsetzung abhängig von der zukünftigen Entwicklung der Verkehrsmengen ist. Zudem gibt es aktuell Planungen der SenMVKU, die zukünftig ein Linksabbiegen aus der Baumschulenstraße in die Südostallee in Richtung Osten nicht mehr vorsehen. Daher entfällt in dem in Abbildung 3-20 gezeigten Vorschlag der Linksabbiegestreifen.

In der skizzierten Variante werden zwei Fahrstreifen (ein Geradeaus- und ein Rechtsabbiegestreifen) vorgesehen, der Radfahrstreifen verschwenkt im Bereich des Rechtsabbiegestreifens in den Seitenraum. Dadurch müsste ein Bestandsbaum entfernt werden, für den Fußverkehr stünde ein etwa 4,75 m breiter Gehweg (inkl. Ober- und Unterstreifen) zur Verfügung.

Die darüber dargestellte Variante zeigt den anzustrebenden Zustand, der das Regelprofil mit dem Radfahrstreifen in der Fahrbahn und lediglich einen Fahrstreifen für Geradeaus und Rechtsabbiegestreifen vorsieht. In dieser Variante ist jedoch hinsichtlich der aktuellen Verkehrsprognosen mit erheblichen Rückstaulängen für den Kfz-Verkehr bei Rotphasen zu rechnen.

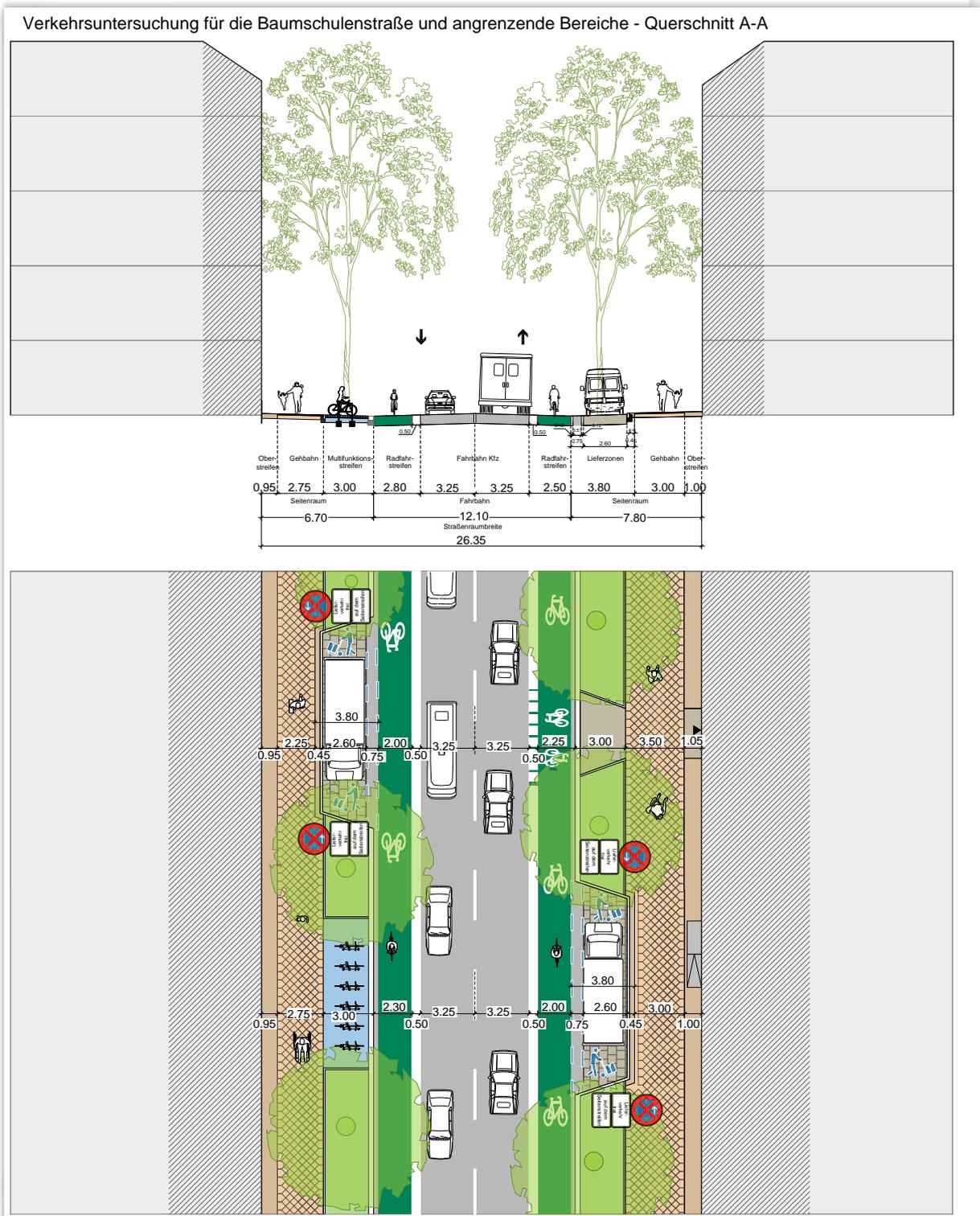


Abbildung 3-21 QS Funktionsbereich „Wohnen“ inkl. Knoten Südostallee

Funktionsbereich Geschäftsstraße

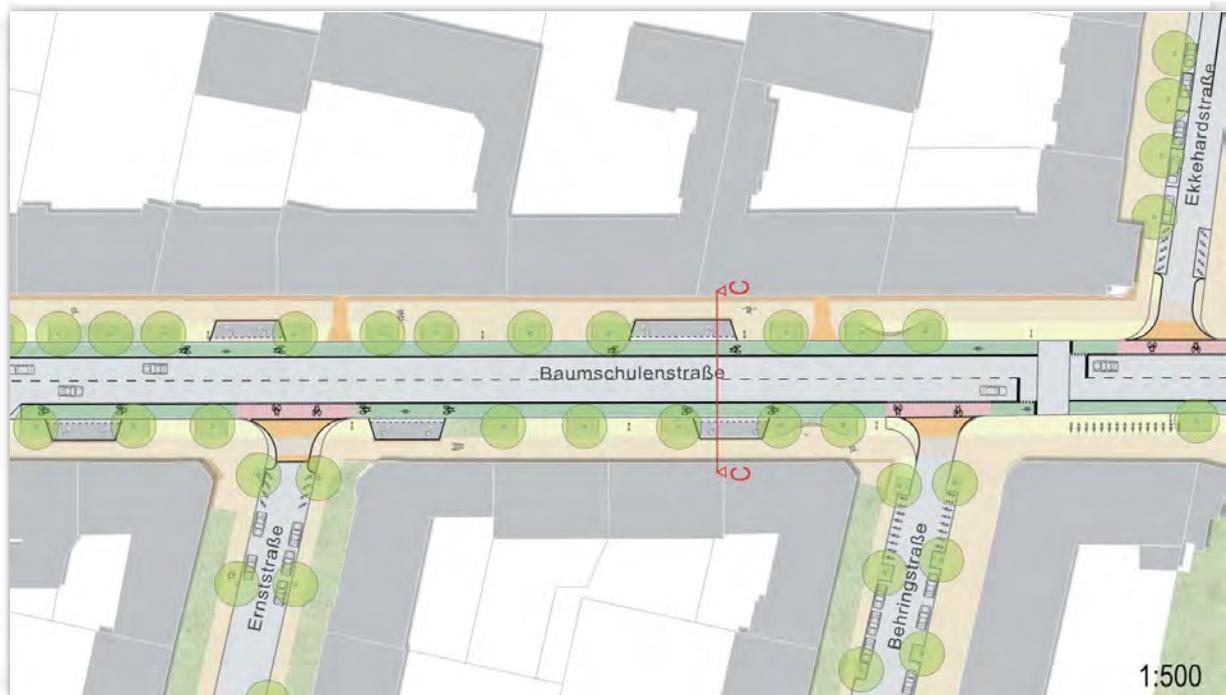


Abbildung 3-22 Funktionsbereich Geschäftsstraße

Der Lageplan in Abbildung 3-22 zeigt den Geschäftsstraßenbereich zwischen Ernst- und Ekkehardstraße. Im Multifunktionsstreifen sind, den Bedarfen der angrenzenden Gewerbeeinheiten entsprechend, in regelmäßigen Abständen temporäre Lieferzonen eingerichtet. Mit einer Breite von 3,8 m, einschließlich der Sicherheitsabstände zum fließenden Verkehr und zur Gehbahn, erfüllen sie die aktuellen Standards für einen sicheren und reibungslosen Lieferbetrieb. Um Flächenverluste im Gehweg in Höhe der Lieferzonen möglichst gering zu halten, wird der Sicherheitsabstand der Lieferzonen zum fließenden Verkehr leicht in den Radfahrstreifen versetzt. Somit reduziert sich die Breite der Radfahrstreifen in Höhe der Lieferzonen auf 2,00 m (Mindestmaß gem. AV Geh- und Radwege im Ergänzungsnetz nach RVP). Die etwa 1,00 m breiten Oberstreifen können zur Warenpräsentation genutzt werden. Die bestehenden Bäume sind in großzügigen Baumscheiben mit Abmessungen von etwa 3 x 5 Metern integriert.

An den Einmündungen sind Gehwegvorstreckungen vorgesehen, die eine niveaugleiche Führung der Gehwege über die einmündenden Nebenstraßen ermöglichen. In den Nebenstraßen wurden zusätzlich zu den Gehwegvorstreckungen Fahrradbügel auf der Fahrbahn eingeplant. Zur Förderung einer einheitlichen Gestaltung der Straße kann dieses Konzept auf allen einmündenden Nebenstraßen, einschließlich ergänzender Baumpflanzungen, angewendet werden.

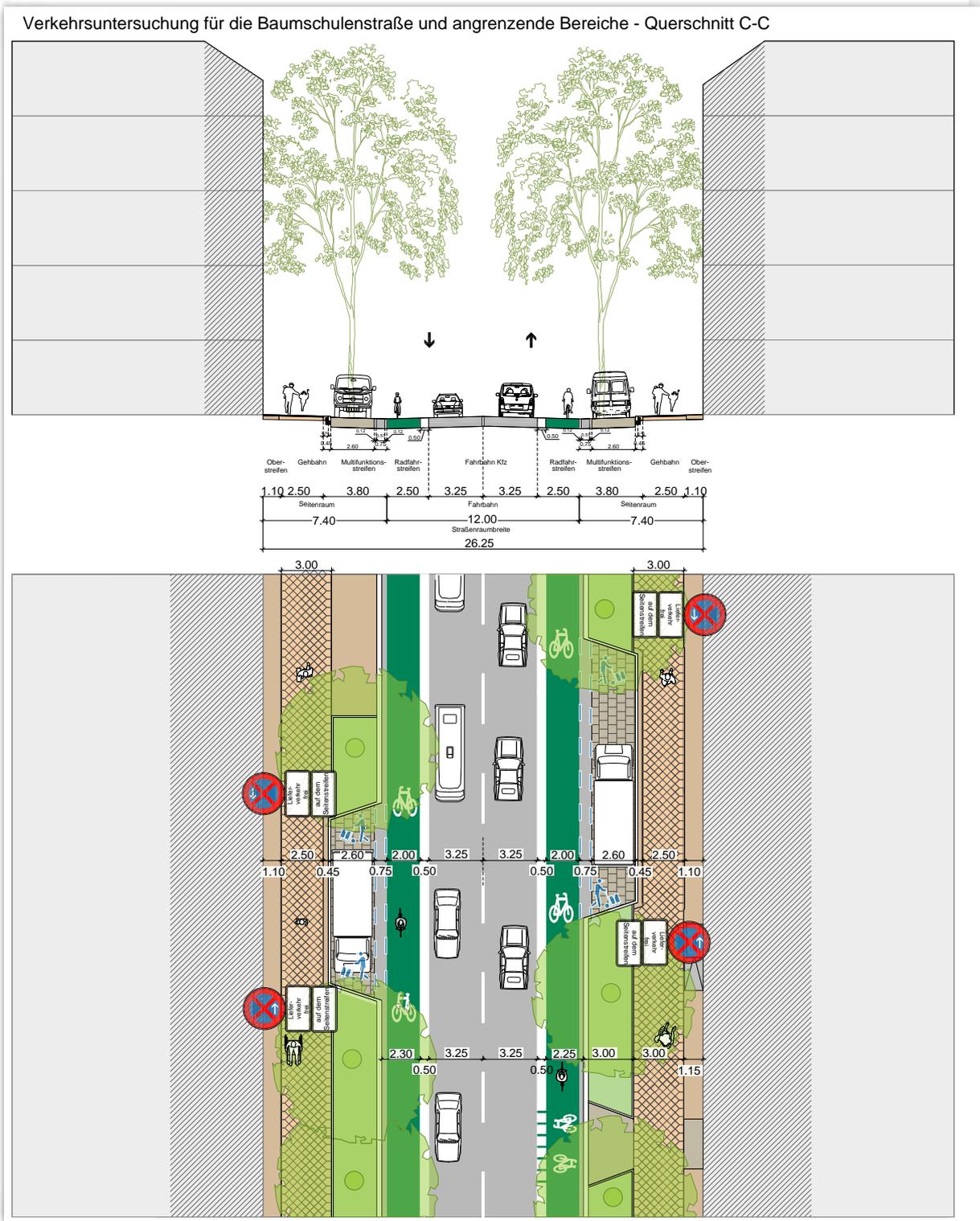


Abbildung 3-23 QS Funktionsbereich Geschäftsstraße

Knoten Köpenicker Landstraße



Abbildung 3-24 Knoten Köpenicker Landstraße

Die Neuaufteilung der Fahrbahn am Knoten Köpenicker Landstraße wird wie folgt vorgeschlagen: Anstelle der aktuell vier Kfz-Fahrstreifen (drei in Richtung Nordost und einen in Richtung Südwest) sieht das in Abbildung 3-24 dargestellte Konzept zwei Geradeaus und Links-/ bzw. Rechtabbiegestreifen in Richtung Köpenicker Landstraße sowie einen Fahrstreifen in Richtung Südwesten vor.

Auf der Nordostseite wird der Radfahrstreifen gemäß Regelquerschnitt auf die Fahrbahn verlegt. Auf der Südwestseite wird der Radverkehr in den Seitenraum geführt und als fahrbahnbegleitender Radweg ausgebaut. Für diese Anpassungen müssen drei bestehende Bäume entfernt werden, wobei zwischen Rad- und Gehweg vier Neupflanzungen vorgesehen sind.

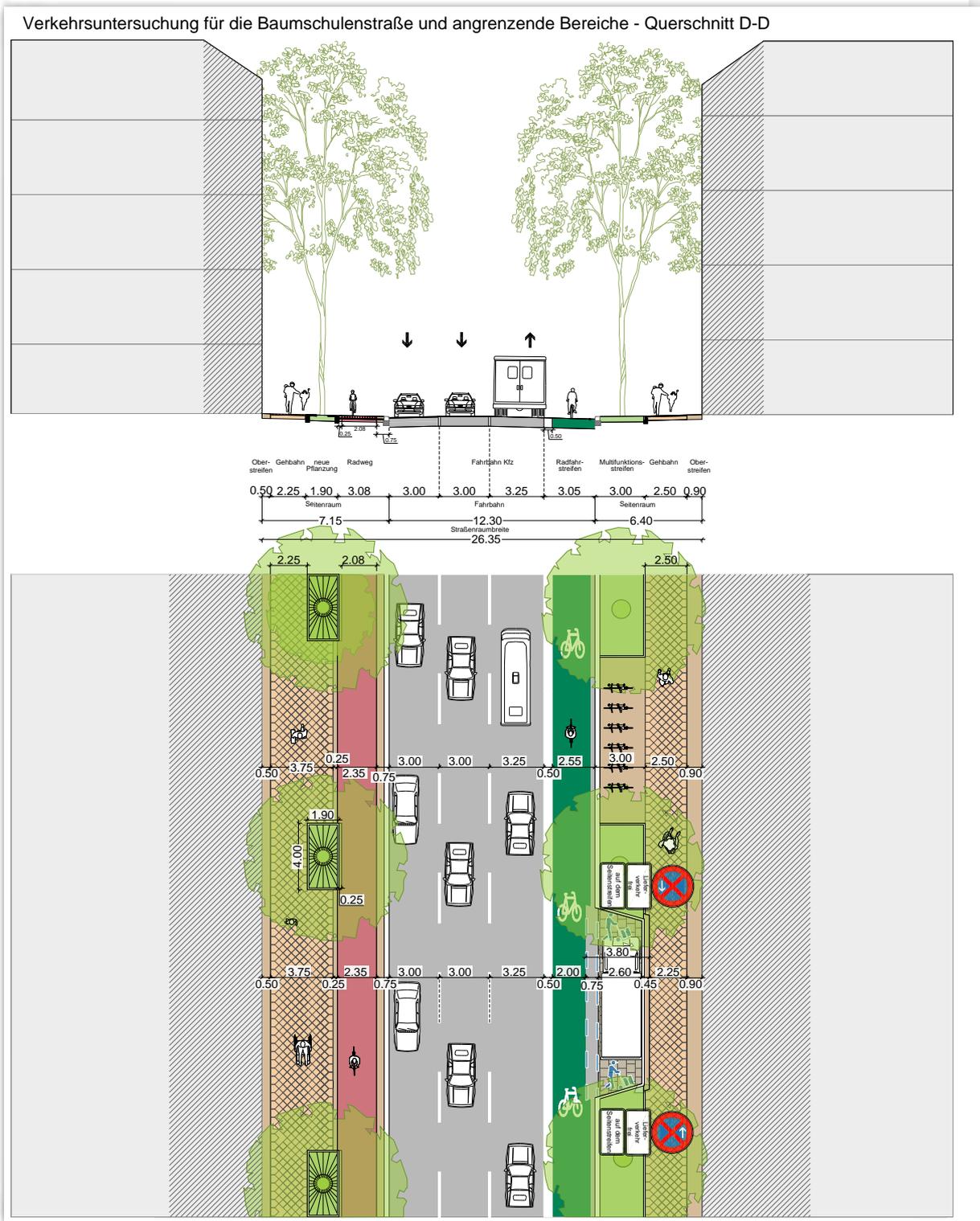


Abbildung 3-25 QS Knoten Köpenicker Landstraße

3.8 Oberflächengestaltung, Entwässerung, Ausstattung

Konkrete Festlegungen zur Oberflächengestaltung, Entwässerung und Ausstattung sind in den nächsten Planungsphasen in enger Abstimmung mit allen relevanten Akteuren zu erarbeiten. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung werden hierzu folgende Hinweise gegeben:

Ein nachhaltiges Regenwassermanagement spielt eine zentrale Rolle, um den Anforderungen an Klimaanpassung und ökologische Aufwertung gerecht zu werden. Für die Baumschulenstraße sind verschiedene Ansätze denkbar:

- Entsiegelung: Schaffung großzügiger Baumscheiben sowie Begrünung des Unterstreifens (Multifunktionsstreifen)
- Versickerungsfähige Pflasterflächen: Insbesondere im Multifunktionsstreifen, beispielsweise in Bereichen mit Fahrradbügeln oder Aufenthaltsflächen, könnten wasserdurchlässige Pflaster verwendet werden.
- Tiefbeete: Punktuelle Anlage von Tiefbeeten, um zusätzliches Regenwasser aufzunehmen und die Straßenbegrünung zu fördern.(s. Abbildung 3-26: QS Tiefbeet)

Diese Maßnahmen tragen dazu bei, die Baumschulenstraße sowohl ökologisch als auch funktional aufzuwerten und den Straßenraum an die Anforderungen des Klimawandels anzupassen.

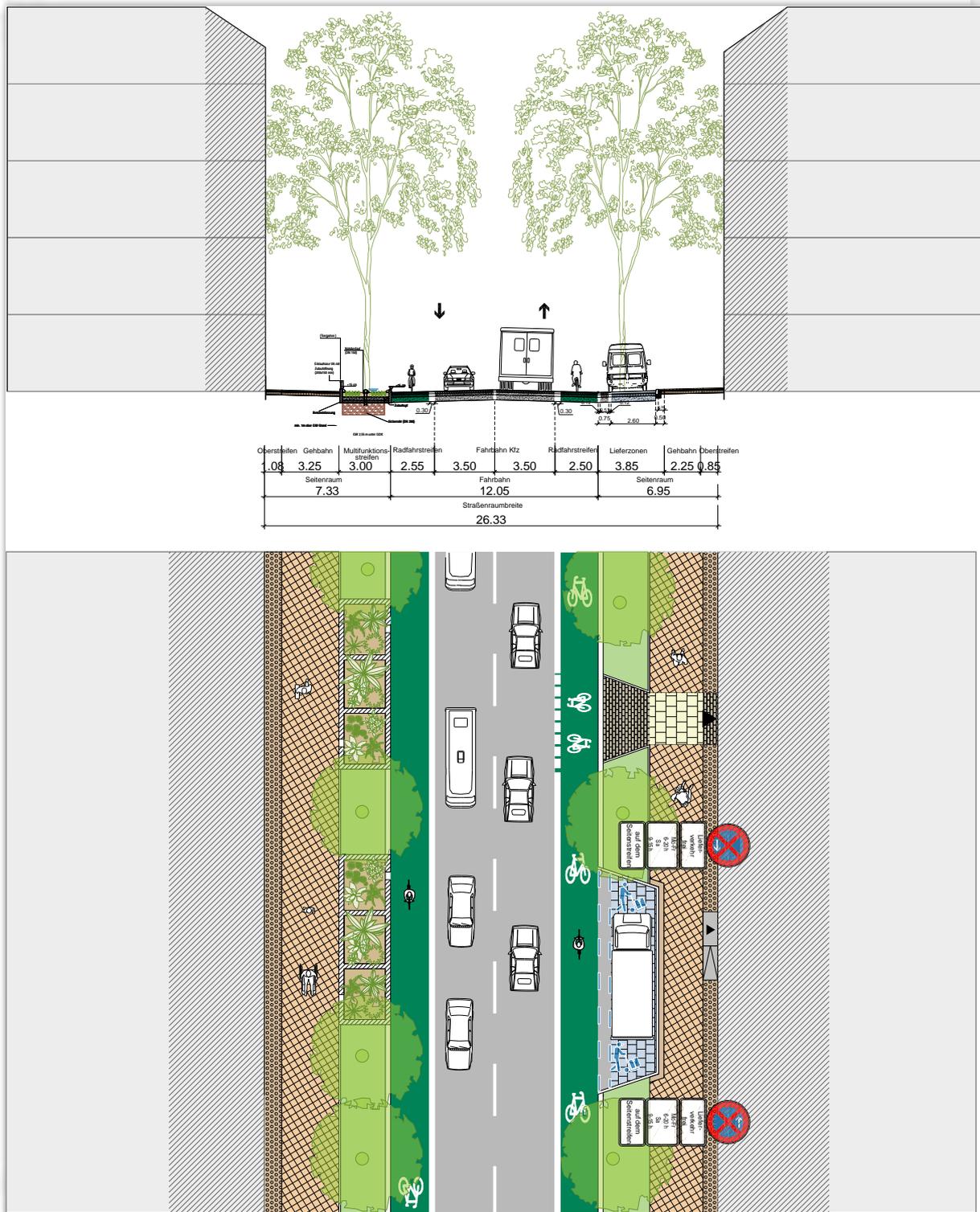


Abbildung 3-26 QS Tiefbett

Der Multifunktionsstreifen soll so gestaltet werden, dass er flexibel auf sich wandelnde Bedürfnisse entlang der Baumschulenstraße reagieren kann und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität im Straßenraum verbessert. Welche spezifischen Nutzungen auf dem Multifunktionsstreifen aus

Sicht der Verkehrssicherheit zulässig und umsetzbar sind, bedarf einer vertieften Abstimmung in den nächsten Planungsphasen.

Für ein sicheres und damit attraktives Radverkehrsangebot ist die Absicherung der Radfahrstreifen unerlässlich. Die konkrete Ausgestaltung dieser Sicherungsmaßnahmen, beispielsweise durch den Einsatz von Klebeborden, Leitboys oder ähnlichen Elementen, wird ebenfalls im weiteren Planungsprozess festgelegt.

Eine detaillierte Ansicht des gesamten Linienplans ist dem Anhang 9 zu entnehmen.

3.9 Leistungsfähigkeitsuntersuchung des Planfalls

Folgend wird die Leistungsfähigkeit des überarbeiteten Straßenraums (Vorzugsvariante) anhand der zu erwartenden Verkehrsmengen untersucht.

Mit Blick auf die zukünftige Verkehrsentwicklung im Untersuchungsgebiet ist entsprechend dem Leitfaden für verkehrliche Untersuchungen der Stadt Berlin neben dem Bestand auch das prognostizierte Verkehrsaufkommen im Umfeld des Untersuchungsgebiets zu berücksichtigen. Basis hierfür bildet die Auskunft der aktuellen Verkehrsprognose 2030 der SenMVKU. Da die übermittelten Daten sich bereits auf den Bau der SOV stützen, ist nach bisherigem Kenntnisstand eine Abschätzung der prognostizierten Verkehrsmengen innerhalb des Untersuchungsgebiets nicht möglich.

Unter Verwendung der Bestandszahlen (siehe Kapitel 2.3.2) wird dennoch eine Leistungsfähigkeitsuntersuchung für den Planfall (Umgestaltung der Baumschulenstraße entsprechend der aktuellen Planungen bzw. der Vorzugsvariante) vorgenommen. Dabei wurde der bereits 2024 erstellte, neue Planstand des Knotenpunkts Baumschulenstraße / Sonnenallee – Südostallee bereits einbezogen. Dieser sieht neben einer gesicherten Signalisierung der Linksabbiegenden aus der Sonnen- und Südostallee eine Reduzierung des Geradeausverkehrs aus der Baumschulenstraße Nord in Richtung Süden zugunsten der Verkehrssicherheit, da der nachgelagerte Einfädelungsprozess von zwei Kfz- und einem Radfahrstreifen in einen Mischfahrstreifen in der Vergangenheit in einer Unfallhäufungsstelle resultierte. Für den aus Norden kommenden Verkehr kommt es infolgedessen in den Spitzenstunden zu erhöhten Rückstaulängen, welche zugunsten der Verkehrssicherheit in Kauf genommen wird.

Durch die Fahrstreifenreduzierung entlang der Baumschulenstraße ist am Knotenpunkt Baumschulenstraße / Kieffholzstraße in den Spitzenstunden am Vormittag und am Nachmittag von erhöhten Wartezeiten und Rückstau entlang der Baumschulenstraße auszugehen.

Am Knotenpunkt Baumschulenstraße / Köpenicker Landstraße wird am südlichen Knotenpunktarm der Baumschulenstraße trotz Fahrstreifenreduzierung ein stabiler Verkehrszustand erwartet, der durch die Einrichtung eines zusätzlichen Geradeausfahrstreifens (Geradeaus-Links, Geradeaus-Rechts) erreicht werden kann. Die nachfolgende Abbildung 3-27 und Abbildung 3-28 illustrieren die resultierenden HBS-Bewertung in der Früh- und Spätspitze.

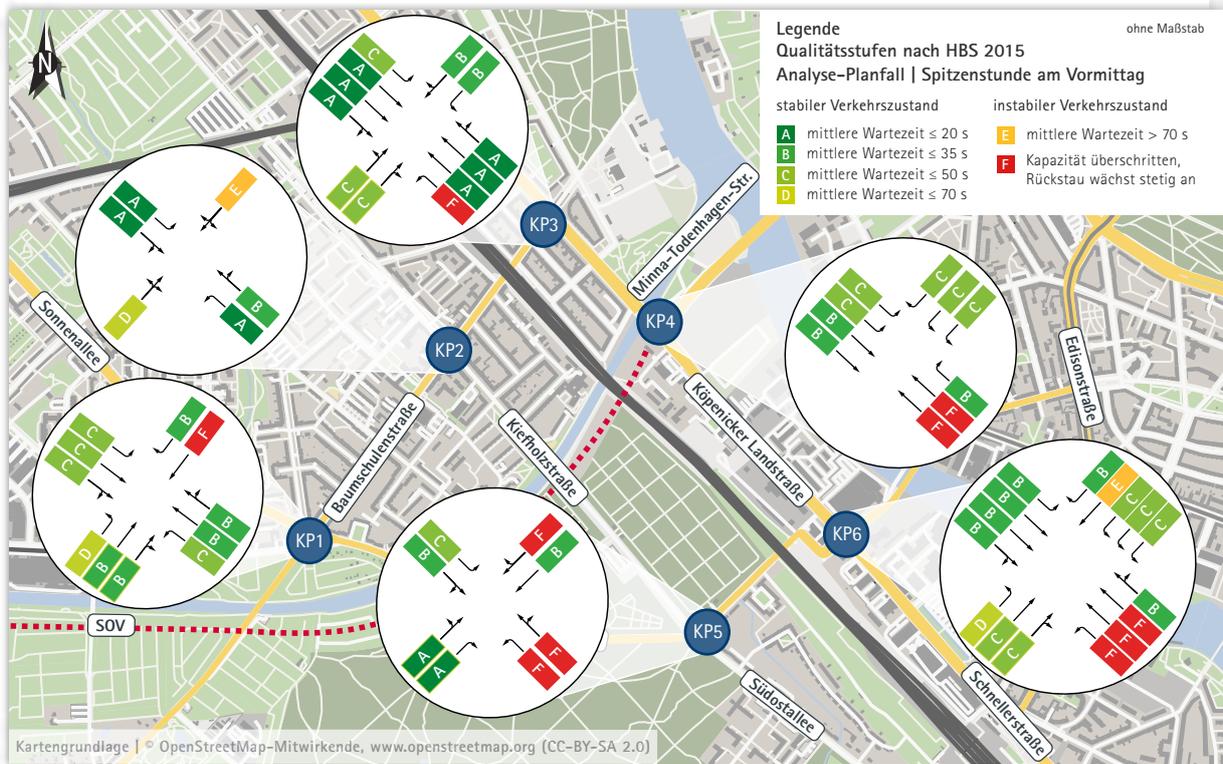


Abbildung 3-27 HBS-Bewertung | Analyse-Planfall | Frühspitze

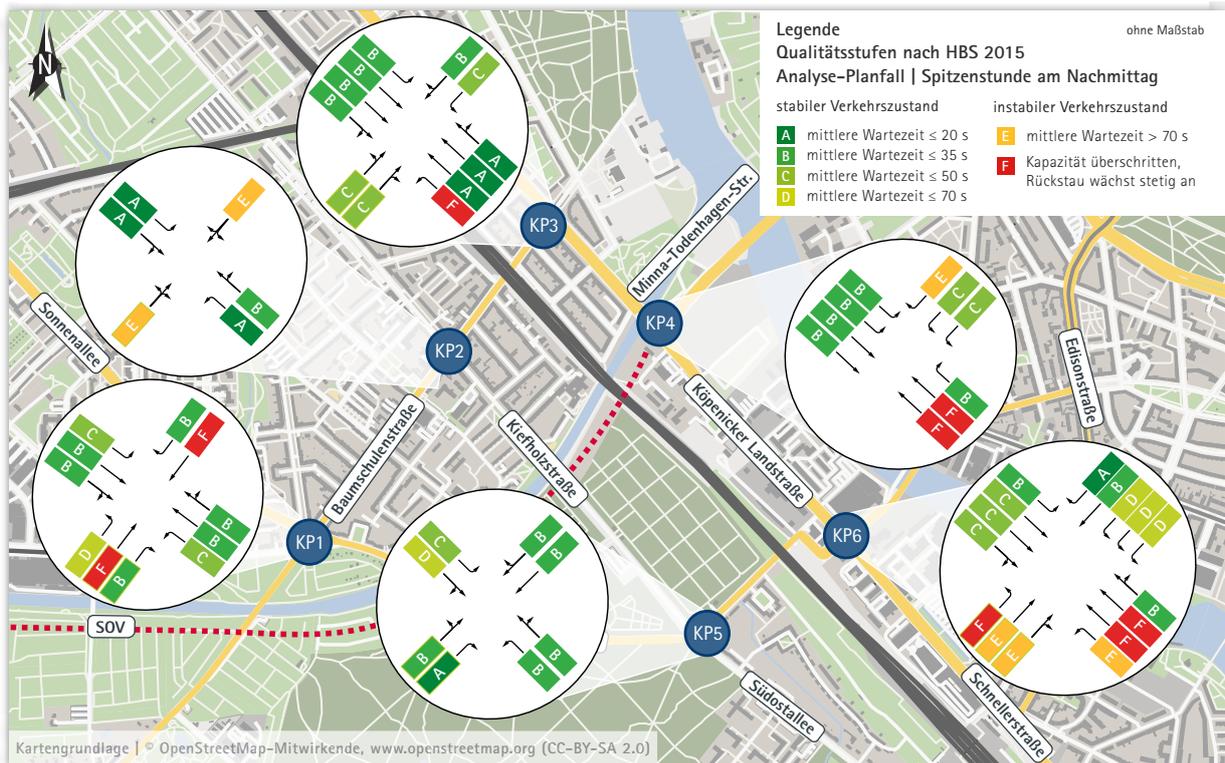


Abbildung 3-28 HBS-Bewertung | Analyse-Planfall | Spätspitze

Die Untersuchung der künftigen Verkehrssituation zeigt auf, dass fast alle der umliegenden Knotenpunkte trotz teils sehr hoher Kapazitäten wegen der hohen Verkehrsbelastung teilweise bereits aufgebraucht sind. Da auch in den untergeordneten Knotenströmen ein vergleichsweise hohes Aufkommen bewältigt werden muss, reichen die Kapazitäten - vor allem signaltechnisch bedingt - für einige Abbiegebeziehungen nicht aus und es treten instabile Verkehrszustände auf.

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass die Methodik „HBS-Bewertung“ als ein mögliches Werkzeug zur Abwägung zu verstehen ist. Vor dem Hintergrund der Schaffung eines Quartierszentrums (mit Fokus auf Fußverkehr, Aufenthaltsfunktion, Klimaresilienz etc.) kann die Betrachtung der Leistungsfähigkeit nur eines von mehreren Mitteln für die Entscheidungsfindung sein. Hierzu sei auf den Hinweis, der in der 2022 erschienenen »E Klima 2022« des FGSV-Verlags verwiesen: „Hinzu kommt, dass der Beschluss des Ersten Senats des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 (BVerfG 2021) dazu führen wird, dass bisherige Methoden, Entscheidungsprozesse und Maßnahmen sowie Gesetze im Straßen- und Verkehrswesen auf den Prüfstand gestellt werden.“

Im Hinblick auf ggf. steigende Aufkommenszahlen im Umfeld des Plangebiets kann somit festgestellt werden, dass eine absolute Verringerung des Verkehrsaufkommens auf der Baumschulenstraße nicht absehbar ist. Da faktisch der Verkehr bereits im Bestand einspurig befahren wird, ist nach Umwidmung des vorrangig durch den Lieferverkehr genutzten zweiten Kfz-Fahrstreifens in einen Radfahrstreifen von einem akzeptablen Verkehrsfluss entlang der Baumschulenstraße auszuge-

hen. In den Spitzenstunden muss davon ausgegangen werden, dass weiterhin Rückstausituationen entlang der Baumschulenstraße auftreten, die auch den öffentlichen Busverkehr negativ beeinflussen. Diese Wartezeiten stehen in der Abwägung aller Belange in besonderem Maße denen des Fuß- und Radverkehrs entgegen, welche in ihrer Gewichtung angesichts des Quartierszentrums als sehr hoch einzustufen sind. Die Umnutzung des bestehenden Radweges sowie der bisherigen Parkstände in temporäre als auch dauerhaft multicodierte Bereiche kommen weiterhin den Bereichen des Wirtschaftsverkehrs, der Gastronomie / Aufenthaltsqualität sowie dem Klima- und Umweltschutz in Form von entsiegelten Flächen und vergrößerten Baumscheiben zugute, welche laut Berliner Mobilitätsgesetz ebenfalls einen hohen Stellenwert einnehmen.

Die detaillierten Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchung können der Anlage 11 entnommen werden.

3.10 Wesentliche Hinweise und Prüfaufträge aus dem Abstimmungsprozess

Im Rahmen des Abstimmungsprozesses haben SenMVKU, SenStadt sowie das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirksamts Treptow-Köpenick verschiedene Hinweise und Prüfaufträge eingebracht. Einige davon wurden im vorliegenden Bericht berücksichtigt, andere sind für die folgenden Planungsphasen relevant. Nachfolgend werden diese, nach Institution geordnet und teilweise gekürzt, aufgeführt.

SenStadt IV C

- potenzieller Marktstandort an der VHS als attraktive Angebotserweiterung - Darstellung einer Option zur Umsetzbarkeit
 - **Planung und Konzeption des Wochenmarktes in gesondertem Verfahren**
- Gefahrenpotenzial für Fahrradfahrende durch einparkende Autos und Zweite-Reihe-Parker
 - **Reduzierung des Gefahrenpotenzials durch Zweite-Reihe-Parker durch Sicherung des Radfahrstreifens**
- Anordnung der Lieferzonen zu den Nutzungen
 - **In Hinblick auf sich verändernde Nutzungsstrukturen und einer nachhaltigen, langfristigen Planung: Anordnung der Lieferzonen in regelmäßigen Abständen und nicht in Bezug auf heutige Nutzungen**
- Beachtung von Grundstückszufahrten (Konfliktvermeidung)
 - **Grundstückszufahrten bei der beispielhaften Anordnung von Lieferzonen/ Fahrradbügeln etc. beachtet.**

SenMVKU IV B 26

Hinweise zur Anlage von Fuß- und Radverkehrsanlagen in folgenden Planungsphasen (gem. AV Geh- und Radwege):

- 0,10 m des Oberstreifens (und des Unterstreifens) von jeglicher Nutzung freihalten (Orientierung für blinde und sehingeschränkte Personen)
- Gehwege und baulich angelegte Radwege an Hauptverkehrsstraßen sollen über wenig befahrene und nicht signalisierte Einmündungen zu Nebenstraßen niveaugleich hinweg führen, um den Vorrang der zu Fuß Gehenden und der Radfahrenden zu verdeutlichen (Anlage 14).
- Bei Querungen, gleich ob FGÜ, LSA oder eine ungesicherte Querung, sollten grundsätzlich Doppelquerungen mit differenzierten Borden errichtet werden.
- Bei der Anbringung von Rampen [vor Ladeneingängen] ist darauf zu achten, dass beim Oberstreifen die 0,10 m, die durch die AV gefordert werden, von jeglicher Nutzung frei bleiben. Rampen dürfen zudem nicht in die Gehbahn ragen.
- Bei der Variante „Ladezonen im Unterstreifen“ sollte der Radfahrstreifen in den Bereichen, bei denen keine Ladezone vorgesehen ist, im besten Fall zusätzlich durch eine Protektion auf dem Breitstrich (Schwellen, Leitboys, Klebebord, etc.) vor dem illegalen Halten auf der Radinfrastruktur geschützt werden.
- Gehwegüberfahrten sind je nach Belastung unterschiedlich auszugestalten.
 - **Hinweise wurden textlich ergänzt**

SenMVKU VI B 2-2

Tempo 30

Grundsätzlich bedarf es nach Rücksprache mit SenMVKU VI B 5 einer Anordnung für eine Ausweitung von Tempo 30 auf den Abschnitt zwischen Frauenlobstraße und Sonnenallee. Dafür ist von Seiten des BA ein entsprechender Antrag zu stellen. Für eine Anordnung müssen triftige Gründe gemäß VwV StVO vorliegen. Inwieweit dies dann zutrifft, muss entsprechend geprüft werden. Es kann somit nicht pauschal davon ausgegangen werden, nur weil auf dem Abschnitt zwischen Köpenicker Landstraße und Frauenlobstraße Tempo 30 gilt, dass dies auch ohne weiteres bis zur Sonnenallee ausgeweitet werden kann.

- **Zeitnahe Antragstellung durch das Bezirksamt Treptow-Köpenick forcieren**

Gesicherte Querungsstellen

Die Errichtung eines FGÜ in Höhe Frauenlobstraße kann nur auf Antrag bei SenMVKU VI B 5 erfolgen und muss entsprechend geprüft werden. Gleiches gilt für eine zusätzliche Fußgänger-LSA in Höhe Glanzstraße. Die zusätzliche LSA wird jedoch von Seiten VI B 2 kritisch gesehen, da diese aus Platzgründen nur nördlich der Glanzstraße errichtet werden kann, der Querungsbedarf aber mutmaßlich südlich der Kreuzung direkt an der Bahnbrücke vorherrschend ist. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass insbesondere die Kfz Richtung Minna-Todenhagen-Straße während der Rotphase an der neuen LSA rechts abbiegen und die Abkürzung über die Glanzstraße nehmen. Genau dies soll aber laut Konzept unterbunden werden.

- **Prüfung im weiteren Verfahren**

Fußgänger-LSA Höhe Behringstraße

Aktuell gibt es ein Projekt bei SenMVKU VI B 2 für eine Anpassung der LSA inkl. behindertengerechtem Ausbau. Ggf. ist es auch sinnvoll, diese LSA näher an den S-Bahnhof zu verlegen. Sollten hier insbesondere von Seiten des BA Bestrebungen diesbezüglich bestehen, wird um eine schnelle Rückmeldung gebeten, damit hierzu entsprechende Abstimmungen getätigt werden können bzw. etwaige Wünsche berücksichtigt werden können.

- **Hinweis in Kapitel XX aufgenommen, Prüfung im weiteren Verfahren**

Umbau Fußgänger-LSA Höhe VHS

Der Umbau der LSA wird von Seiten VI B 2 grundsätzlich begrüßt. Durch den Rückbau der Radwege im Seitenraum verkürzt sich die Furt auf ca. 12 m wodurch sich die Räumzeiten des Fußverkehrs gegenüber dem Bestand deutlich verringern. Eine Verbreiterung der Furt auf bspw. 10 m stellt auch kein Problem dar. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass ab einer Furtbreite größer 7,50 m auf jeder Seite zwei Maste bzw. zwei Fußgängersignale stehen müssen. Kritisch ist dagegen im Entwurf die Zufahrt zum Marktplatz direkt neben der LSA zu bewerten. Hier muss zwischen LSA und Zufahrt ein Abstand von mindestens 2 m gewährleistet werden, sodass bei Positionierung der Kfz-Haltlinie 2 m vor der Fußgängerfurt einerseits für die ausfahrenden Kfz klar wird, wo sie bei Rot zu warten haben und andererseits ein- und ausfahrende Kfz nicht direkt in den wartenden Fußverkehr fahren.

- **Planzeichnung angepasst (s. Abbildung 3-19)**

Fahrbahnquerschnitt Grundsätzlich erscheint die Aufteilung der Fahrbahn zugunsten von beidseitigen Radfahrstreifen und jeweils eines Kfz-Fahrstreifens pro Richtung sinnvoll. Wie bereits in der Besprechung benannt, sollten die Kfz-Fahrstreifen insbesondere im Zusammenhang mit Tempo 30 6,50 m netto (= 2x 3,25 m) nicht überschreiten. Damit stehen für den Radverkehr

noch ca. 5,50 m (=2x 2,75 m) zur Verfügung. Bei Einbau von Klebeborden o. ä. zwischen Kfz- und Radverkehr auf einer Breite von ca. 50 cm stehen somit für den Radverkehr als nutzbare Breite noch 2,25 m–2,30 m zur Verfügung. Die Multifunktionsstreifen mit Ladezone sollen grundsätzlich im Unterstreifen liegen. Diese Variante ist einer ständigen Verschwenkung der Radfahrstreifens vorzuziehen. Zur Maximierung der Breite für den Fußverkehr neben den Ladezonen ist der 75 cm breite Trennstreifen zwischen Radfahrstreifen und Ladezone jedoch zu 2/3 in den Radfahrstreifen zu verlegen, sodass sich im Bereich der Ladezone die nutzbare Breite für den Radverkehr auf 2 m reduziert. Das bedeutet letztlich, dass 50 cm des Trennstreifens in der Fahrbahn liegen und nur noch 25 cm im Seitenraum. Damit können 50 cm Breite für den Fußverkehr gewonnen werden. Gleichzeitig ist zu hinterfragen, ob alle Ladezonen zwingend 2,60 m tief sein müssen. Zwar können diese dann bequem von Lkw genutzt werden, dies dürfte aber in vielen Fällen nicht der maßgebende Fall sein. Daher sollte abgewogen werden, ob eine Verbreiterung der nutzbaren Fläche für den Fußverkehr hier nicht höher wiegt.

- **Planzeichnungen angepasst**

Ergänzung von IV B: Die Ausführungen von VI B 2–2 zur Fahrstreifenbreite werden mitgetragen, wenn eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 realisiert werden kann. Gemäß „Ad-Hoc-Arbeitspapiers Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAS 06“ von 02/2024 sollte bei einem regelmäßigen Begegnungsfall Bus/Bus, Bus/Lkw oder Lkw/Lkw die Fahrbahnbreite auf 7,00 m erhöht werden. Bei Herabsetzen der Geschwindigkeit auf Tempo 30 ist aber auch 6,50 m Fahrbahnbreite als Grundmaß ausreichend.

Knotenpunkt Köpenicker Landstraße In Ergänzung zu meinen Hinweisen in der Besprechung (vgl. auch Protokoll) sollte bei der Betrachtung des Fahrbahnquerschnitts insbesondere für die auf den Knotenpunkt Köpenicker Landstraße zuführenden Ströme abgewogen werden, ob nicht doch eine Versetzung des östlichen Bordes in Richtung Fahrbahn zugunsten eines breiteren Seitenraums und damit eines 2 m breiten Radweg möglich ist, auch wenn dies ggf. eine Anpassung der Entwässerung nach sich zieht. Eine nutzbare Breite von 1,80 m für einen neuen Radweg entspricht nicht den aktuellen Regelwerken. Zudem erscheint die vorhandene Fahrbahnbreite mit der künftig vorgesehenen Nutzung überdimensioniert.

- **Planzeichnung angepasst)**

Ich bitte um Einbindung in das weitere Planungsverfahren. Bezüglich der Detailplanungen zum ÖPNV bitte ich um Abstimmung mit der BVG.

SGA

Die breite Fahrbahn von 3,50 m je Spur führt nicht zu einer Reduzierung der Geschwindigkeiten, selbst bei vorgeschriebener Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30.

- **Hinweis aufgenommen, Planzeichnungen angepasst**

Es ist zu bedenken, dass bei der Planung des Multifunktionsstreifens und dem Rückbau der vorhandenen baulichen Stellplätze für den ruhenden Verkehr, die bestehenden Borde höhenmäßig angepasst werden müssen.

- **Beachtung in folgenden Planungsphasen**

Die Reduzierung der PKW-Stellplätze im definierten ‚Geschäftsbereich‘ ist durch die Nutzung der Lieferzonen als Stellplätze für die Anwohner in den Nachtstunden vertretbar, aber im ‚Bereich Wohnen‘ sollten mehr Stellplätze erhalten bleiben. Es ist sonst eine erhöhte Stellplatzsuche in den Nebenstraßen zu erwarten. In den Nebenstraßen selbst herrscht bereits Parkdruck, so dass der Suchverkehr nicht erfolgsversprechend ist aber dennoch stattfindet wird, was gegen die geplante Verkehrsberuhigung spricht. Das Verweisen auf den Parkplatz von Edeka ist nicht zulässig, da es sich hier um private Flächen handelt.

- **Beachtung in folgenden Planungsphasen**

Die geplante ungesicherte Querung nordöstlich der Schraderstraße ist mit einer Mittelinsel zu planen, da dies bereits in der AG FGÜ (Nr. 668-2, Protokoll vom 24.06.2024) beschlossen wurde.

- **Hinweis aufgenommen**

4 Zusammenfassung und Gesamtfazit

Der Bezirk Treptow-Köpenick hat die Erarbeitung einer umfassenden Verkehrsuntersuchung für die Baumschulenstraße und angrenzende Bereiche beauftragt. Dabei soll ein attraktiver, sicherer und gerecht aufgeteilter Straßenraum geschaffen werden, der die Belange der Anwohner:innen und Nutzer:innen der Hauptgeschäftsstraße der beiden Ortsteile Plänterwald und Baumschulenweg berücksichtigt und durch die Stärkung des Umweltverbunds einen Beitrag zu einer notwendigen Verkehrswende in Berlin leistet. Für den Fokusbereich Baumschulenstraße soll im Zuge einer Variantenuntersuchung eine Neugestaltung des Straßenraums erarbeitet werden.

Die zu erarbeitenden Maßnahmen sollen zur Beruhigung des motorisierten Verkehrs und zur Förderung des Verkehrs des Umweltverbunds und dabei insbesondere der aktiven Mobilität (Fuß- und Radverkehr) liefern. Zusätzlich sollen die Nachbarschaft und die Identifikation mit dem Kiez gestärkt werden. In die Bearbeitung sind die Beteiligung von Anwohnenden, der Arbeitsgruppe (AG) Verkehr des ansässigen Quartiersbeirats und Gewerbetreibenden oder anderweitig Beteiligten eingeflossen. Durch mehrere Beteiligungsformate und Informationsveranstaltungen wurden Hinweise und Anmerkungen gesammelt und in die Konzepterstellung integriert.

Nach umfangreicher Bestandsanalyse und der Durchführung von Verkehrs- und Parkraumerhebungen ist ein Konfliktplan erstellt worden, der die Defizite der verkehrlichen Ordnung im erweiterten Untersuchungsgebiet sowie innerhalb des Fokusbereichs entlang der Baumschulenstraße darstellt. Aus diesem Konfliktplan wurde in einem weiteren Schritt ein Maßnahmenkonzept abgeleitet, welches in Maßnahmenpakete unterteilt räumliche, verkehrsführende und organisatorische Maßnahmen benennt und verortet und nach Umsetzungshorizonten gliedert, um auch kurzfristig Effekte zu erzielen und die genannten Ziele der Verkehrsberuhigung, Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Förderung des Verkehrs des Umweltverbunds zu verwirklichen. Obwohl einzelne Maßnahmen des entwickelten Konzepts auch alleinstehend umgesetzt werden können und bereits kleine Effekte erzielen, greifen die Maßnahmenpakete ineinander und sollten für eine bestmögliche Umsetzung schrittweise vollständig implementiert werden.

Die Neugestaltung der Baumschulenstraße sieht eine Fahrstreifenreduktion des Kfz-Verkehrs zugunsten der Errichtung von Radfahrstreifen vor, ohne die Bordlage im Straßenquerschnitt zu verschieben. Die dadurch gewonnenen Flächen im Seitenraum kommen dem Fußverkehr und dem angrenzenden Gewerbe zugute. Zwischen dem Gehweg und dem Bordstein eingerichtete Multifunktionsstreifen bieten entsprechend des jeweiligen Straßenabschnitts Raum für Parken / Lieferzonen, Straßenbegleitgrün, Aufenthaltsflächen oder sonstigen benötigten Nutzungen.